Enciclopedia Ilustrada de la AVIACION

190 175 PTAS

Aviones VIP y de enlace
Royal Aircraft Factory S.E.5
Escuadrones de la RAF ■ American Airlines (2)

Editorial Delta, S.A.

Poder aéreo hoy

Aviones VIP y de enlace

Mientras que las distintas fuerzas aéreas son en sustancia arsenales de plataformas de armas preparadas para actuar defensiva u ofensivamente en situaciones hostiles, sus complejas estructuras de apoyo administrativo disponen de sus propios efectivos aéreos para transportar a los altos dignatarios militares y políticos.

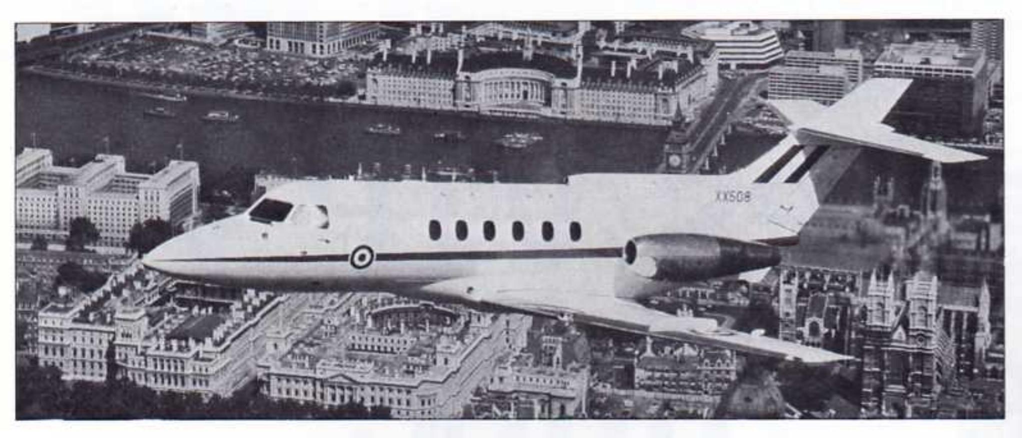
En casi todos los países existe por lo menos un avión, y a veces una combinación de un aeroplano y un helicóptero, al servicio del jefe del estado. En las naciones más avanzadas o ricas ese avión forma parte de la fuerza aérea, pero en los del Tercer Mundo ese transporte VIP pertenece a la aerolínea de bandera. Por ejemplo, muchos de los estados menores africanos comenzaron con aviones Douglas C-47 de segunda mano y, cuando han podido permitírselo, han pasado a un Fokker F.27. Unos pocos, como Benin, Swazilandia y Togo, han llegado incluso a utilizar el reactor F.28. No es nada extraño que en algunas naciones de ese corte la aerolínea de bandera deba interrumpir sus operaciones durante algún tiempo porque su presidente o rey esté utilizando *el avión* en una visita de estado.

En Gran Bretaña, la parquedad de los presupuestos ha dado como resultado la actual Patrulla de la Reina que, como en tiempos, está equipada con modestos aparatos de corto alcance: Vickers Viking, de Havilland Heron y BAe HS.748 (Andover). En la actualidad esta unidad va a recibir por fin dos reactores, del tipo BAe 146 Serie 100, que permitirán a la monarca y a otros VIP desplazarse más rápidamente y con mayor comodidad, así como llegar a los sitios en el tipo de vehículo que todo el mundo espera. En viajes largos, no obstante, Isabel II debe valerse de Brithish Airways o de un BAe VC10 de la RAF. Con la llegada de los Lockheed L-1011-500 TriStar la RAF dispone ya de modernos transportes de largo alcance, pero su cometido primario es el de servir como cisternas de repostaje en vuelo y no existen planes de que sean reacondicionados para transporte de VIP.

En España, el transporte VIP recae en el Ejército del Aire (EdA), cuya Agrupación del Cuartel General dispone de dos escuadrones para ese fin. El Escuadrón 401, que tiene su base en Barajas, emplea dos McDonnell Douglas DC-8-52, un Dassault Falcon 50 y cuatro Falcon 20, en tanto que el Escuadrón 402, que se halla estacionado en Cuatro Vientos, dispone de ocho helicópteros Aérospatiale Puma y Super Puma, que en ocasiones pilota

El Beech Super King Air 200 sirve en grandes cantidades en los tres elementos de las Fuerzas Armadas de EE UU con la denominación de C-12. Los aviones de la USAF están repartidos por todo el mundo y desempeñan diversos tipos de cometidos, como estar a disposición de los agregados militares de las embajadas. El US Army emplea cuatro versiones distintas.





El reactor ejecutivo civil británico British Aerospace 125 sirve con la RAF como entrenador (denominado Dominie) y, en las filas del 32.° Squadron, como transporte VIP y aparato de enlace. Ese escuadrón dispone de 12 ejemplares, cuyas tripulaciones son de la RAF y la Royal Navy (foto British Aerospace).



En virtud del programa C-SCAM (Special Air Missions) impulsado por la USAF en 1983, tres Gulfstream Aerospace Gulfstream III formaron parte del pedido de aviones sustitutos de los Lockheed C-140 JetStar. Esos tres aviones están ya en servicio y existen opciones por otros ocho, todos ellos designados C-20A.

personalmente el propio rey Juan Carlos I.

En EE UU, el presidente utiliza varios aviones tripulados por la USAF y el US Marine Corps. El más famoso es, por supuesto, el Fuerza Aérea Uno, que sólo se llama así cuando el presidente está a bordo. Por lo general, ese avión es un Boeing VC-137C (curiosamente, su número de cola —el 26000— parece una reminiscencia del 2600 que llevaba el Fw 200 Condor que empleaba Adolf Hitler). Básicamente un Modelo 707-320B tiene unos lujosos acabados interiores y ayudas y comunicaciones especiales. Este avión cuenta con una tripulación específica procedente de la 89.ª Ala de Transporte Aéreo Militar de Andrews (Maryland). La 89.ª ATAM dispone asimismo de un segundo C-137C y de tres VC-137B, menores, de alcance inferior y basados en el Modelo 707-120. Esta unidad emplea también reactores más pequeños, tales como tres McDonnell Douglas VC-9C, basados en el tipo comercial DC-9-30, y seis Lockheed C-140B JetStar II. Los C-140 serán gradualmente remplazados por Gulfstream Aerospace C-20A que, derivados en el tipo comercial Gulfstream III, tienen mayor alcance y están equipados para cuatro tripulantes y 14 pasajeros. Entregados inicialmente en régimen de alquiler/compra, los C-20A están basados en Andrews y también en la base de Ramstein, cuartel general de la USAF Europe.

Aviones VIP norteamericanos

Otras organizaciones y mandos de la USAF disponen de gran número de aviones VIP y de transporte especial. Once Boeing C-135B con motores TF33 fueron convertidos en aparatos VIP VC-135B, si bien sus fuselajes son menores que los de los C-137. Varios Boeing especiales, principalmente WC-135, sirven como aviones de mando y cuartel general con acabados VIP pero también con completos sistemas de comunicaciones de nivel global. El nuevo OSA (Operational Support Aircraft) es el Gates Learjet C-21A, un derivado del Learjet 35A con motores Garrett TFE731 y configurado para ocho pasajeros, con prioridad para tareas como la evacuación sanitaria y el entrenamiento de pilotos. Inicialmente 80 ejemplares, que pueden incrementarse hasta 100, remplazarán a los CT-39 Sabreliner del Mando de Transporte Aéreo Militar en Estados Unidos, la RFA y Japón. Un complemento a menor escala son los 30 biturbohélices Beech C-12A (Super King Air 200), utilizados en el apoyo a las misiones de asistencia militar, agregados de embajadas y grupos similares en todo el mundo.

La responsabilidad de mantener la flota de helicópteros asignada al presidente de EE UU y a otros altos dignatarios recae en la Patrulla Ejecutiva del Escuadrón Experimental de Helicópteros Uno del US Marine Corps (HMX-1), basado en la estación aeronaval de Quantico (Virginia). Su material de vuelo comprende los Bell VH-1N, Sikorsky VH-3A, Boeing Vertol VH-46F y Sikorsky VH-53D, pero es posible que esta flota incorpore un nuevo modelo, posiblemente una versión del Sikorsky H-76N.

El Armée de l'Air francés cuenta en el CoTAM (mando de transporte aéreo) con una gran y variada flota, cuyos principales modelos VIP son los Douglas DC-8, Sud Caravelle, Dassault-Breguet Falcon, Nord Frégate y máquinas pequeñas de enlace. El GLAM (Groupe de Liaisons Aériennes Ministérielles) o ET 1/60 (Escadron de Transport 1/60) es la principal unidad encargada de las comunicaciones VIP por todo el mundo. La mayoría de su equipo comprende aviones de tamaño moderado basados en Villacoublay; una de sus incorporaciones más recientes es el quinto trirreactor Falcon 50, en calidad de avión personal del presidente de la República. Los Falcon 50 han sido adquiridos para el transporte VIP de alto rango en por lo menos otros ocho países, incluidos la RFA, España y Sudáfrica, pero algunos otros estados prefieren el Falcon 900, más grande y de mayor capacidad. El GLAM emplea tres Caravelle 11 que, pese a su corto alcance, vuelan habitualmente los 19 300 km existentes hasta las bases de evaluaciones nucleares francesas en el Pacífico Central, donde unidades locales como el ETOM 52 (con Aérospatiale Puma y Super Puma) y el GAM 82 (con Nord Noratlas, Falcon 200, Piper Aztec y numerosos

Este Boeing VC-137C es el «Air Force One», el avión personal del presidente de Estados Unidos durante sus viajes, tanto interiores como internacionales. Este avión está encuadrado en la 89.ª Ala de Transporte Aéreo Militar (el número de serie de este avión —26000— parece una reminiscencia del 2600 que llevaba el Focke-Wulf Condor de Adolf Hitler).





La popular gama de reactores ejecutivos Falcon, de fabricación francesa, ha encontrado gran número de clientes civiles, así como varios usuarios militares. El ejemplar de la fotografía es uno de los dos Falcon 20E empleados por el 21.° Smaldeel de la 15.ª Ala de las Fuerzas Aéreas de Bélgica desde 1973.



Utilizado en cantidades modestas por varias fuerzas aéreas, el Islander desempeña varias funciones en las Fuerzas Aéreas de Bélgica, incluido el enlace y el entrenamiento de observadores. Entregados entre 1976 y 1977, los aparatos belgas están asignados a la Escuela de Aviación Ligera, uno de los cuatro escuadrones aéreos del Ejército (foto Bob A. Munro).

Aérospatiale Alouette) vuelan desde Noumea y Papeete a diversos puntos. Los mayores transportes VIP del CoTAM son los cuatro DC-8F del ET 3/60 «Estérel» que, junto con los Cessna 411 del GLAM, están basados en Rissy y se hallan en proceso de conversión a la variante Super 70 con motores CFM56-2.

Como podía esperarse, el nuevo reactor VIP de las Fuerzas Armadas de Canadá es el Canadair Challenger. El 412.° Squadron de Uplands (Ottawa) todavía utiliza el Falcon 20 en tales cometidos, pero el nuevo CC-144 (Challenger 600) tiene mayor capacidad y alcance. Aunque el presidente de la República Federal de Alemania emplea un Falcon 50, el Challenger 50 con motores GE es el tipo seleccionado para el Flugbereitschaftstaffel de Colonia-Bonn. Siete de estos reactores de largo alcance están siendo entregados para remplazar a los JetStar y HFB 320 Hansa. A la vista de los problemas técnicos y financieros del Challenger, este pedido, firmado tras una larga evaluación de todos los aviones disponibles, ha tenido gran importancia para el avión canadiense.

El entrenamiento de radaristas y navegantes, al igual que la patrulla marítima costera, está asignada invariablemente a pequeños transportes dotados con interiores especiales. La elección está entre los biturbohélices, de los que hoy existen más de 30 modelos distintos, y los reactores. El entrenador de navegación mayor y de más capacidad es en Occidente el Boeing 737 de la USAF, denominado T-34A. De este tipo permanecen 15 ejemplares en servicio con la 323.ª Ala del Mando de Entrenamiento Aéreo, en la base de Mather (California); los cuatro restantes de los 19 recibidos están asignados a la Guardia Aérea Nacional. Cada T-34A tiene la cabina principal equipada con consolas para 12 alumnos, cuatro de nivel avanzado y tres instructores. En ellos pueden enseñarse todas las formas de navegación, incluidos numerosos métodos por radio y radar, sistemas inerciales e, incluso, los clásicos procedimientos a través del astrodomo.

En la US Navy, aviones tales como el F/A-18A Hornet han incrementado la proporción de monoplazas embarcables, pero aún existe una gran necesidad de entrenar a los radaristas de interceptación y otros tripulantes de «asiento trasero». Esa tarea ha estado asignada durante muchos años al Rockwell (NAA) T-39D Sabreliner (una variante de un birreactor diseñado para ese mismo papel para la USAF, pero utilizado por esa organización en otros tipos de cometidos de apoyo). Los oficiales de vuelo navales (OVN) se entrenan actualmente en el T-47A, que ha comenzado a remplazar al T-39D en agosto de 1984. El T-47D es una versión especial del Cessna Citation S/II, con turbofan JT15D-5, más potentes, y alas recortadas para poder trepar a mayor velocidad y sostener Mach 0,733 (comparado con el Mach 0,725 de un S/II ordinario) a 12 200 m. Su tripulación comprende un piloto civil, un instructor de la Armada y tres alumnos OVN, cada uno con su presentador del radar de proa Emerson.

Entrenadores polimotores

Es digno de mención que, aparte de el avión ligero T-41 y un par de de Havilland Canada UV-18B Twin Otter en la Academia de la Fuerza Aérea, la USAF no disponga de polimotores de entrenamiento ni de hélice. El entrenador instrumental y de ala fija del US Army es el T-42A Cochise (Beech Baron), mientras que la US Navy emplea el mucho más potente T-44A (Beech King Air 90).

En Gran Bretaña, la Escuela de Entrenamiento en Polimotores de RAF Finningley usa el BAe Jetstream T.Mk 1, el modelo original con motores Astazou y un peso bruto de 5 670 kg. Su cabina principal se adapta a la instrucción de ingenieros de vuelo, especialistas en electrónica y navegantes. El principal entrenador de navegación es, sin embargo, el BAe (DH) Dominie T.Mk 1, basado en una versión ya antigua del reactor ejecutivo DH.125. Propulsado por dos Viper Mk 301 de 1 360 kg de empuje, el Dominie alberga en su cabina principal dos alumnos, con sus consolas, y un instructor. Un carenado ventral aloja las antenas Doppler, y el avión dispone de muchas otras ayudas y medios de comunica-

Si bien tuvo una puesta de largo operacional con la RAF algo problemática, el Jetstream sirve como entrenador de tripulaciones con el Escuadrón de Entrenamiento en Polimotores (con la denominación T.Mk 1) y con el 750.° Squadron del Arma Aérea de la Flota en la instrucción de observadores (designado T.Mk 2). Están en servicio 27 ejemplares en total (foto British Aerospace).





Un *rara avis* de la US Air Force es el de Havilland Canada UV-18B Twin Otter, del que la USAF adquirió dos ejemplares en 1977 para la instrucción de paracaidistas en la Academia de la Fuerza Aérea. En 1978 las labores de enseñanza fueron encomendadas a personal civil y de ahí que el avión de la fotografía lleve en la deriva una matrícula civil.



El biturbohélice STOL de transporte utilitario Mitsubishi MU-2, diseñado y producido en Japón, sirve con la Fuerza Aérea y el Ejército japoneses en dos versiones. El avión de la fotografía es uno de los 18 que posee el segundo. Los cometidos primarios de estos aviones, denominados LR-1 por los militares, son el enlace y el reconocimiento.

ciones. La Royal Navy emplea los monoplazas Hawker Hunter GA.Mk 11 y los biplazas BAe Sea Harrier T.Mk 4N en la instrucción de armas y la avanzada de combate. La enseñanza de observadores corre a cargo de los BAe Jetstream T.Mk 2, uno de los primeros modelos con los Astazou y un radar MEL E190 en un radomo de proa. El 750.º Squadron del Arma Aérea de la Flota, en la estación aeronaval de Culdrose, está en proceso de recepción de cuatro nuevos Jetstream T.Mk 3, basados en el Jetstream 31 y dotados con mejores capacidades generales y un peso de 6 900 kg. El Jetstream T.Mk 3 tiene una proa habitual pero, en cambio, un carenado ventral cubre un radar de búsqueda Racal ASR 360; otro equipo adicional es un Doppler y un ordenador TANS (Tactical Air Navigation System).

Entre los aviones más modernos en servicio en Francia se halla el tipo presionizado EMBRAER EMB-121A Xingu. Es utilizado primordialmente para enlace e instrucción de tripulaciones, pero su tarea principal es servir como entrenador en polimotores para el Armée de l'Air, que dispone de 25, y la Aéronavale, que tiene 16. En la Luftwaffe de la RFA, el entrenamiento en polimotores se realiza en tipos tan diversos como el Transall C.160D y el Dornier Do 28D-2, en tanto que el VFW 614 sigue actuando como VIP de enlace junto a los Challenger 601 ya mencionados. La Luftwaffe es también una de las fuerzas aéreas que emplean el Boeing 707 en papel VIP. Canadá y Marruecos disponen de aviones 707 de transporte y cisterna, junto al Irán de los días del *Sha*.

Existe muy poca información sobre las grandes flotas de aviones empleadas por las fuerzas aéreas y aeronavales de la Unión Soviética en cometidos VIP, enlace general y entrenamiento de tripulaciones, radaristas y navegantes. Transportes de serie como el turbohélice de largo alcance Ilyushin I1-18, los reactores de alcance medio Tupolev Tu-124 y Tu-134, y el menudo trirreactor STOL Yakovlev Yak-40 se hallan regularmente en servicio militar, pero las personalidades soviéticas suelen desplazarse con Aeroflot (por lo general en un vuelo no regular) cuando deben realizar visitas de estado. Algunas versiones del Yakovlev Yak-28 («Brewer», «Firebar» y «Maestro») son empleadas en el entrenamiento de radaristas y pilotos de polimotores.

En Italia se emplean dos modelos Piaggio para distintos cometidos, comprendida la enseñanza de navegantes y radaristas. El biturbohélice impulsor P.166-DL3, junto con varias versiones anteriores, se usa en el entrenamiento de tripulaciones y otras muchas tareas. El Piaggio-Douglas PD.808, un birreactor, es utilizado como transporte VIP, el PD.808TA es tanto un entrenador de navegantes como un transporte con nueve plazas de pasaje, y el PD.808ECM es un avión de instrucción en contramedidas que también puede realizar acciones operacionales de este tipo. En Japón, tanto la Fuerza Aérea como la Fuerza Marítima utilizan el Beech King Air como entrenador de polimotores; la segunda dispone asimismo de 28 avioanes Queen Air para la enseñanza instrumental. Los pilotos de transporte de la Fuerza Aérea realizan el curso de cualificación en el turbohélice NAMC YS-11 (que es también empleado como entrenador de navegación avanzada, de ECM y otras especialidades) y luego pasan al transporte a reacción Kawasaki C-1A. La Fuerza Marítima usa también el YS-11 como entrenador en misiones de lucha antisubmarina. Dos YS-11 sirven con la Unidad de Evaluación de la Fuerza Aérea en Iruma, junto con tres Mitsubishi MU-2J.

Las fuerzas aéreas de los países del bloque oriental utilizan una amplia gama de aviones de fabricación soviética para el transporte de personalidades. El avión que aparece en esta fotografía es uno de los cuatro Tupolev Tu-134A empleados junto con tres Tu-124 por el gobierno y autoridades de diverso género de la República Democrática Alemana. Estos aviones tienen su base en Marxwalde.



Royal Aircraft Factory S.E.5

El caza británico S.E.5, uno de los clásicos de la I Guerra Mundial, tuvo una infancia y una adolescencia difíciles, que casi fueron truncadas prematuramente por problemas de distinto género. Sin embargo, ese modelo acabó por engendrar el magnífico S.E.5a, que fue la montura de algunos de los mayores ases aliados.

El diseño del S.E.5 se elaboró en torno a un motor Hispano-Suiza que había adquirido en París el teniente coronel Brooke-Popham en 1915 y los trabajos en el desarrollo de la célula fueron responsabilidad de H.P. Folland y J. Kenworthy. El prototipo, desarmado y con una planta motriz de accionamiento directo, apareció en noviembre del año siguiente; la elección de un motor no engranado obligó, por supuesto, al abandono de la idea original de instalar una ametralladora Lewis entre las filas de cilindros.

Al cabo de sólo siete días apareció un segundo prototipo. En esencia era idéntico a su predecesor, pero en uno de sus primeros vuelos resultó dañado y no estuvo reparado hasta finales de mes. Durante ese proceso se aprovechó la oportunidad para istalar unos nuevos aterrizadores y el armamento que más tarde iba a normalizarse, con una ametralladora Vickers en la sección delantera del fuselaje y una Lewis en un montaje Foster emplazado sobre la sección central del plano superior, junto a un depósito externo de gravedad.

A mediados del mes siguiente tuvo lugar el vuelo inaugural de un tercer prototipo, que era muy similar al primero a excepción de ciertos detalles en los depósitos y un radiador algo diferente, hecho a medida del nuevo motor engranado Hispano-Suiza de 200 hp. Llevaba también la sección central alar superior del aparato anterior, que más tarde fue remplazada por otra que incorporaba un amplio rebaje; se cambió el depósito de gravedad y se le instaló el armamento y un parabrisas mucho más amplio, que en realidad formaba una especie de escudo que limitaba de forma considerable la visión del piloto hacia adelante. Mientras tanto se había perdido el segundo prototipo, que se rompió en el aire y ocasionó la muerte de su piloto; en consecuencia, se introdujeron almas de contrachapado en los montantes de compresión. La otra modificación importante fue la disminución de la inclinación de los bordes marginales alares para solventar lo que algunos pilotos de S.E.5 habían comentado: que el aparato resultaba «casi incontrolable» por debajo de una velocidad de 110 km/h.

Los primeros S.E.5 de serie equiparon al 56.° Squadron del

El S.E.5a número F904 es el único superviviente genuino que se encuentra actualmente en estado de vuelo. Meticulosamente restaurado por el Royal Aircraft Establishment en Farnborough, donde en tiempos había sido diseñado, volvió a volar con un motor Hispano, pero en la fotografía lleva un Viper de la Wolseley Motors, que con toda probabilidad fue la empresa que construyó este avión en particular. Hoy día tiene su base en Old Warden con el Shuttleworth Trust.





El E5808 fue uno de los muchos S.E.5a producidos por la Austin Motor Company de Birmingham. Por la época del armisticio fue asignado al 56.° Squadron de la RAF, primera unidad usuaria del S.E.5 en marzo de 1917. Nótese el largo colimador Aldis, una alternativa al sistema de alza de parrilla.

RFC, pero para disgusto de los pilotos esos aviones estaban equipados con un parabrisas todavía mayor; afortunadamente, se ordenó su eliminación antes de que esa unidad, que prácticamente usó todos los S.E.5 producidos, fuese declarada operacional para servir en Francia. Mientras tanto, un puñado de aviones se había repartido entre los Squadrons n.os 24, 60 y 85.

El 56.° Squadron, tras la demora sufrida por la necesidad de cambiar los parabrisas, llevó a cabo su primera patrulla ofensiva a finales de abril de 1917 y Albert Ball, junto con los demás pilotos, ponderó rápidamente la resistencia y potencia de fuego de este modelo. Uno de los exponentes de la utilización del S.E.5 por parte del 56.° Squadron fue el teniente L.M. Barlow de la Patrulla B, quien derribó un total de 18 aparatos enemigos y obtuvo tres Cruces Militares a los mandos de este modelo.

Típica de las acciones de Barlow fue la misión que llevó a cabo al atardecer del 7 de junio contra los galpones ferroviarios de Bisseghem, que identificó gracias a la factoría de agua mineral adyacente. Al cabo de unos momentos había realizado dos pasadas sobre un tren a una altura de sólo 6 m, en tanto que otro convoy quedó con la locomotora soltando chorros de humo y vapor. Su siguiente objetivo fueron las tropas enemigas en las calles de Wevelghem, así como su estación ferroviaria, en la que se hallaba estacionado un convoy.

Mientras tanto, la producción del caza había alcanzado un buen ritmo y al cabo de poco tiempo comenzaron ya a servirse los primeros ejemplares con los bordes marginales alares reformados, aunque se sabe que los primeros aparatos de estos lotes aparecieron todavía con los parabrisas grandes. La producción total de los S.E.5 fue probablemente de menos de 59 ejemplares, que fueron remplazados por el S.E.5a a medida de que se dispuso de los suficientes motores Hispano-Suiza de 200 hp como el que había equipado al tercer prototipo.

Uno de los prototipos del S.E.5 se convirtió en el patrón del que iba a ser conocido como S.E.5a, lo que queda corroborado por su similitud exterior. Esta histórica máquina fue el tercer S.E.5, el A4563, que una vez modificado apareció en el establecimiento de evaluación de Martlesham Heath en mayo de 1917; sus innovaciones comprendían un apoyacabeza carenado detrás de la cabina, depósitos de gravedad de combustible y agua integrados en la sección central del plano superior, alas de envergadura acortada y tubos de escape de sección en «L». Pero, más importante todavía, se había conservado un motor Hispano-Suiza de 200 hp pero equipado con una nueva hélice cuatripala, de modo que quedaban aseguradas unas prestaciones superiores.

Los primeros contratos por el nuevo modelo, designado S.E.5a, se firmaron en febrero de 1917 con las empresas Martinsyde y Vickers; el Royal Aircraft Establishment construyó de hecho muy pocos ejemplares. Algunos de estos primeros aviones fueron equipados con motores Wolseley a pesar de los problemas detectados con los productos de esta compañía. Parte de los aviones iniciales fueron a parar de nuevo al 56.° Squadron; éstos retenían todavía los escapes en forma de «L» del prototipo, que más tarde fueron remplazados por otros más largos y horizontales.

A medida que avanzaba el año, no sólo se incrementó el ritmo de la producción, sino que también se cursaron pedidos a otros fabricantes hasta alcanzarse una cifra total de 3 600 ejemplares previstos para finales de año, si bien cuando llegó ese momento sólo se habían entregado 900, entre los que se incluían algunos S.E.5, todavía en proceso de producción.

Problemas de manufactura

En diciembre el S.E.5a servía solamente en cinco escuadrones de primera línea, en tanto que se esperaba tener otro requipado al comenzar el año siguiente. La razón para ese indeseado estado de la situación era que la producción de las células había superado con mucho la de los motores. Ello se debía en parte a los defectos de las plantas motrices Wolseley, ya referidos, pero a ello había que



Una de las primeras fotografías de un S.E.5, ésta recoge el prototipo en su forma original. Posteriormente fue dotado con un parabrisas mayor, diferentes escapes para su motor Hispano y otras modificaciones. Pero no se le arreglaron las alas, que se rompieron en vuelo en enero de 1917 matando al mayor Goodden.



El D5995 fue construido por Vickers en Weybridge y fotografiado mientras servía con el 143.° Squadron del RFC en Throwley, asignado a la Defensa Metropolitana. Se aprecia claramente la ametralladora Lewis en el montaje Foster. El avión parece ser un S.E.5a «estándar», aunque existieron cientos de variaciones menores.

Casi sin excepción, los aviones de la American Expeditionary Force en Francia rivalizaron con los de los circos alemanes en la vistosidad de sus colores. Todavía con el numeral británico, este S.E.5a construido por Austin lleva el emblema del «verdugo negro» del 25.° Squadron.

Por lo menos 20 S.E.5a ex RAF fueron enviados a Polonia para equipar a la fuerza aérea de ese país. Al poco de su llegada, en 1920, comenzaron a emplearse contra los bolcheviques rusos, principalmente en Ucrania. Existen fotografías de un ejemplar capturado y repintado con estrellas rojas.

sumar que los motores de procedencia francesa presentaban problemas en el árbol y los engranajes, descuidadamente construidos por la empresa Brasier; cuando se supo, esos componentes fueron sustituidos por otros de fabricación británica, pero era tal la demanda que muchas veces hubieron de utilizarse las piezas Brasier aún a sabiendas de su mal rendimiento. Hubo de pasar algún tiempo antes de que se produjese un cierto respiro en la producción y el Almirantazgo pudiese encargar esas piezas a otras firmas francesas más cualificadas.

Una medida precautoria en ese sentido fue un pedido cursado a la firma Wolseley por motores Hispano-Suiza del tipo antiguo de 150 hp, pero por la insuficiente claridad de las instrucciones oficiales la compañía desarrolló un motor de alta compresión de 220 hp. Aunque este error iba a convertirse más tarde en una auténtica bendición (de hecho, ese nuevo motor, el Viper, iba a ser especificado para todos los aviones contratados en 1918), el resultado inmediato fue que en vez de una marea de motores lo que se obtuvo fue un desesperante goteo de los mismos.

En combate, el S.E.5a demostró rápidamente que era una formidable máquina de caza y su nombre acabó asociado con el de los principales ases británicos, así como con los del único escuadrón australiano (el 2.° Squadron del AFC) y los de dos estadounidenses (los Aero Squadrons n.os 25 y 148). Este modelo no sólo fue utilizado en el frente Occidental, sino también en Macedonia (Squadrons n.os 17, 47 y 150), en Mesopotamia (72.° Squadron), en Palestina (Squadrons n.os 111 y 145) y por unidades asignadas a la Defensa Metropolitana (Squadrons n.os 37, 50, 61 y 143 del RFC y la RAF). Naturalmente, el S.E.5a, además de la montura de los ases más renombrados, fue pilotado también por hombres cuyas cifras de victorias no fueron tan espectaculares, como fue el caso de Longton (12 derribos), Clayson (21), Shields (24) y Maxwell (27). En el otro extremo de la lista se encontraban las grandes figuras de la caza británica, hombres como Mannock (con un total de 73 víctimas) y McCudden, quien no sólo llegó a 57 victorias pilotando ese modelo, sino que también voló en uno de los aparatos especialmente modificados: recibió su B4891 con timones de profundidad de menor cuerda, el 3 de diciembre de 1917. Los responsables de la factoría que lo fabricó declararon más tarde que sabían a quien entregaban ese avión, pero de hecho ese ejemplar no fue único, pues se sabe que por lo menos el B4890 incorporaba la misma modificación.



Los planes para la producción masiva del S.E.5a por la firma estadounidense Curtiss no llegaron a buen puerto, a excepción del montaje de 56 células construidas en Gran Bretaña. Entre 1922 y 1923, cincuenta de estos aparatos fueron convertidos en entrenadores avanzados por la Eberhart Steel Company.

En realidad el S.E.5a fue objeto de continuos cambios y mejoras. A finales de 1917 se había normalizado la instalación de unos aterrizadores más resistentes cuyas patas delanteras presentaban una acusada forma trapezoidal, en tanto que otras modificaciones eran la adición de más riostras en los estabilizadores, la reforma del perfil de la deriva, el refuerzo de todos los bordes de fuga y la mejora del sistema de alimentación de aceite.

Pero eso no iba a ser todo, pues se llevaron a cabo varias pruebas con vistas a mejorar el armamento. Se instalaron experimentalmente dos ametralladoras Lewis sobre la sección central alar para completar a la Vickers del capó, mientras que otra disposición de tres ametralladoras para los aviones de la Defensa Metropolitana consistió en tres Lewis en un soporte Eeman en el fuselaje que podía orientarse para disparar hacia delante o hacia arriba en un ángulo de 45° a través de unas ranuras en el plano superior.

Mejoras de naturaleza más académica fueron la instalación de una deriva y un timón de dirección rediseñados, de radiadores optimizados e, incluso, de una hélice de paso variable. Existieron asimismo modificaciones para la obtención de aviones S.E.5a biplazas que, si bien estaban destinados únicamente a tareas de enseñanza,

presentaban unas cualidades de vuelo que dejaban mucho que desear. Asimismo se emprendieron varios programas de evaluación para explorar la cuestión de cómo instalar en la cabina los paracaídas Mears y Calthrop Guardian Angel.

Antes del repentino final de la I Guerra Mundial se habían elaborado planes para la construcción del S.E.5a a cargo de la compañía Curtiss con destino al US Air Service. Se encargó un millar de unidades, pero, aparte de 56 que se montaron con componentes británicos, sólo se construyó un ejemplar que, equipado con un motor Wright-Martin de 180 hp (derivado del Hispano-Suiza), fue denominado S.E.5E. Más radicales fueron los cambios que en junio de 1917 dieron como resultado el S.E.5b de Farnborough. Este modelo emergió con alas de envergaduras desiguales y una proa considerablemente más limpia; aunque no existieron planes de desarrollarlo operacionalmente, es interesante reseñar que las prestaciones habían mejorado hasta tal punto que ese único ejemplar sobrevivió por lo menos dos años y al final fue reformado con las alas de serie. La producción total de los S.E.5 y S.E.5a ascendió a 5 205 ejemplares.

Al acabar la guerra, el S.E.5a dejó rápidamente de interesar a los militares, si bien algunos ejemplares fueron a servir a Australia, Canadá y Sudáfrica; pero como por entonces aparecieron en el mercado civil gran número de aparatos desmovilizados, los S.E.5a fueron adquiridos sin dilación y empleados en los más dispares cometidos. Por ejemplo, con ellos se experimentaron técnicas de prevención de incendios, en tanto que un ejemplar fue a Japón con la Misión Aeronáutica británica en 1921 y, hasta cierto punto, influyó en el diseño de futuros cazas monoplazas japoneses.

Conversiones civiles

A partir de mayo de 1920 varios aviones S.E.5a aparecieron con matrículas civiles y el primero de ellos fue el G-EATE. No todos los aparatos privados llevaron sus motores de origen: así, por ejemplo, el G-EAZT montaba un RAF 1A, mientras que el G-EBCA estaba propulsado por un Renault que le daba una velocidad máxima de apenas 105 km/h.

El precio medio de estos aviones puestos en el mercado civil era de 700 libras esterlinas. Ocho de ellos fueron adquiridos para una carrera única por el Royal Aero Club en 1921; se quería que esa carrera fuese una prueba de velocidad entre las universidades de Oxford y Cambridge, a celebrar el 16 de julio.

La carrera tuvo lugar finalmente en una de las tardes más calurosas de ese verano, y no cabe duda que la elección por parte de los pilotos de Cambridge de volar en las condiciones más calurosas y a gran altura contribuyó a que se asegurasen los tres primeros puestos y un premio total de 400 libras. Todos los aviones que tomaron parte llevaban motores Viper.

Probablemente, los S.E.5a privados más populares fueron aquellos que podían verse los días de estío trazando en el cielo con humo blanco reclamos publicitarios como podían ser *Buick* o *Persil*. Los aviones S.E.5 utilizados para tal fin eran pilotados por M.L. Bramson y Sidney St Barbe, así como por el mayor Jack Savage, inventor del arte de la escritura aérea y propietario de la empresa que se formó para su explotación comercial.

Sus aviones eran en esencia máquinas de serie propulsadas por motores Wolseley Viper de 200 hp pero con los escapes modificados; éstos se extendían a lo largo del fuselaje hasta unirse a popa del puntal del timón de dirección, de manera que éste quedaba dividido en dos partes. La sustancia que generaba el humo se introducía en los escapes procedente de un depósito situado en el interior del fuselaje, controlándose su flujo mediante una llave de paso localizada en la cabina. El piloto sólo debía hacer girar esa llave para dejar entrar el producto, cuya fórmula se mantuvo en riguroso secreto, y entonces éste reaccionaba con el calor de los gases y generaba un denso humo blanco. Así lo vieron quienes levantaron la vista al cielo el 30 de mayo de 1922: un avión escribió la palabra *Vim*, que había sido elegida especialmente por el hecho de que era corta. Desgraciadamente, la única audiencia consistía en un grupo de pájaros propios de las planicies próximas a las costas de Essex.



El G-EBIF formó parte de la gran flota de aviones S.E.5a empleada en la escritura aérea publicitaria por Jack Savage, un mayor del Ejército retirado. Varios aviones de esa flota, comprendido éste, operaron en el continente. Con base en varias ciudades alemanas, acabó por convertirse en el D-1633 en 1929.

El mayor Jack Savage, pionero de la escritura aérea, empleó aviones S.E.5a desmovilizados. Este ejemplar sirvió de 1928 a 1934 y muestra el largo escape, en cuyo interior la fórmula química reaccionaba con el calor de los gases para producir un humo blanco altamente visible.



Corte esquemático del Royal Aircraft Factory S.E.5a

1 Hélice de madera laminada
2 Disco fijación hélice
3 Pernos fijación
4 Radiador
5 Persiana radiador
6 Tapón llenado
7 Miembro soporte radiador
8 Fijación inferior
9 Motor lineal Wolseley Viper de 200 hp
10 Bancada motor
11 Capó superior
12 Capó inferior, practicable
13 Depósito de aceite
14 Tapón llenado aceite
15 Conducto aire refrigeración motor
16 Depósito principal carburante
17 Fijaciones depósito
18 Montante delantero cabana
19 Montante trasero cabana
20 Larguero delantero
21 Larguero central
22 Larguero trasero
23 Costillas
24 Refuerzos borde ataque
25 Riostras diagonales
26 Cable conexión alerón
27 Alerón superior de estribor
28 Balancín alerón
29 Depósito auxiliar carburante
30 Depósito principal radiador
31 Montaje ametralladora
32 Ametralladora Lewis de 7,7 mm
33 Tambor munición
34 Guía elevación ametralladora
35 Cable disparo
36 Visor fijo
37 Ametralladora Vickers de 7,7 mm
38 Soporte ametralladora
39 Tolva munición
40 Eyector casquillos
41 Revestimiento superior fuselaje en contrachapado
42 Larguero superior delantero fuselaje
43 Larguero inferior delantero fuselaje
44 Miembro vertical cuaderna
45 Bomba manual
46 Pedales timón dirección
47 Panel instrumentos
48 Mando de gases
49 Palanca de mando
50 Asiento del piloto
51 Escape
52 Mando incidencia estabilizadores
53 Estribo acceso
54 Apoyacabeza
55 Carenado del apoyacabeza
56 Larguero superior trasero fuselaje
57 Larguero inferior trasero fuselaje
58 Espaciadores verticales
59 Riostras diagonales
60 Estructura dorsal
61 Cables timones profundidad y dirección
62 Estructura deriva
63 Fijación deriva
64 Estructura timón dirección
65 Articulación timón dirección
66 Balancín accionamiento timón dirección
67 Estabilizador, de incidencia variable
68 Articulación cambio incidencia estabilizador
69 Eje estabilizadores
70 Estructura estabilizador
71 Riostra estabilizador
72 Estructura timón profundidad
73 Balancín timón profundidad
74 Deriva ventral
75 Patín de cola, orientable
76 Amortiguador patín cola
77 Cable interconexión alerones
78 Alerón inferior estribor
79 Balancín alerón
80 Cable accionamiento
81 Larguero delantero
82 Larguero central
83 Larguero trasero
84 Riostras diagonales
85 Refuerzos borde ataque
86 Costillas
87 Montante delantero
88 Montante trasero
89 Cables arriostramiento montantes
90 Encastre alar
91 Fijación aterrizador
92 Patas aterrizador en tubo de acero
93 Carenados patas
94 Carenado eje
95 Amortiguador de cuerda elástica
96 Carenado cubo rueda
97 Rueda de babor
98 Cables arriostramiento aterrizador
99 Válvula inflado neumático
100 Rueda de estribor

33 32 34 35 36 41 37 49 50 47 48 51 52 45 46 43 89 53 54 55 60 56 61 58 57 59 88 77 84 83 86 82 81 79 78 80 62 65 64 63 66 68 71 69 67 76 73 72 74 75 70

AVIAGRAPHICA

Variantes del Royal Aircraft Factory S.E.5

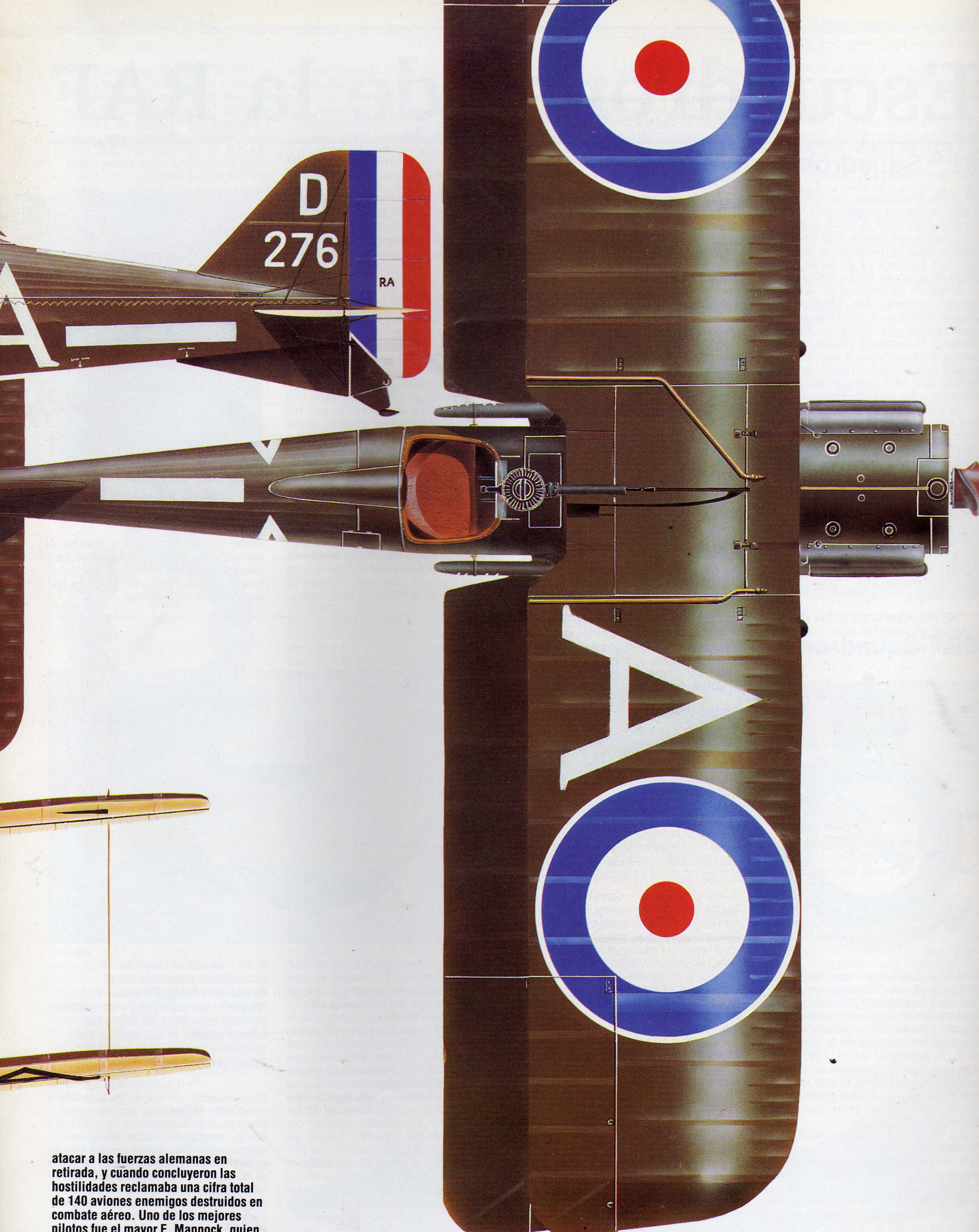
Prototipo S.E.5: tres ejemplares; el A4561 estaba desarmado y propulsado por un motor Hispano-Suiza de transmisión directa de 150 hp, con un depósito de gravedad en el borde de ataque del semiplano superior de babor; el A4562 era similar, pero estaba armado y equipado con un parabrisas mayor y un depósito de gravedad central y externo; el A4563 montaba un Hispano-Suiza engranado de 200 hp y estaba armado; este último fue de hecho el prototipo del S.E.5a
S.E.5 de serie: equipados originalmente con grandes parabrisas que más tarde fueron descartados, al igual que el asiento blindado para el piloto; utilizados con y sin apoyacabezas; la envergadura de los ejemplares tardíos se redujo en 40 cm; equipados con el Hispano-Suiza de 150 hp
Prototipo S.E.5a: modificación del A4563, con hélice cuatripala y escapes en forma de «L»
S.E.5a de serie: propulsados por motores Hispano-Suiza de 200, 220 y 240 hp (algunos de origen francés) o por el Wolseley W.4a Viper de 200 hp; se evaluaron varios diseños de cola e, incluso, una versión con tres ametralladoras Lewis de tiro frontal; algunos volaron con diedro alar reducido y aterrizadores de acero; otros fueron convertidos en biplazas o en máquinas de escritura aérea
S.E.5b: un único ejemplar (A8947) producido con un motor de 200 hp, radiador diferente y configuración alar sesquiplana; conservó el armamento original
S.E.5E: designación dada a una variante construida en EE UU por Curtiss, con un Wright-Martin (Hispano-Suiza) de 180 hp; un único ejemplar (SC 43153), con el fuselaje revestido en contrachapado
S.E.6: proyecto incompleto que debía llevar el motor refrigerado por agua Rolls-Royce Falcon de 275 hp

Royal Aircraft Factory S.E.5

Especificaciones técnicas

Royal Aircraft Factory S.E.5a
Tipo: *scout* monoplaza
Planta motriz: un motor lineal de ocho cilindros en uve y refrigerado por agua Wolseley Viper (derivado del Hispano), de 200 hp
Prestaciones: velocidad máxima 220 km/h al nivel del mar y 198 km/h a 4 570 m; trepada a 1 500 m en 4,9 minutos; autonomía 2 horas 30 minutos
Pesos: vacío aproximado 650 kg; máximo cargado 880 kg
Dimensiones: envergadura 8,12 m; longitud 6,38 m; altura 2,90 m; superficie alar 22,67 m^2
Armamento: (usualmente) una ametralladora Vickers de 7,7 mm sincronizada con la hélice y fija en la sección superior del fuselaje (desplazada a la izquierda) y una ametralladora Lewis de 7,7 mm instalada sobre el plano superior en un montaje Foster, con cuatro tambores de 97 cartuchos; provisión para cuatro bombas Cooper de 11 kg bajo el fuselaje

Una de las unidades que sacaron mejor partido del S.E.5a durante la I Guerra Mundial fue el 74.º Squadron. Recibió sus primeros aviones en marzo de 1918 y se trasladó a Francia, donde en su primer combate aéreo abatió cinco aviones enemigos contra ninguna pérdida propia. La mayoría de sus acciones tuvieron carácter ofensivo, en ocasiones con bombas de 11 kg para



atacar a las fuerzas alemanas en retirada, y cuando concluyeron las hostilidades reclamaba una cifra total de 140 aviones enemigos destruidos en combate aéreo. Uno de los mejores pilotos fue el mayor E. Mannock, quien

61.° Squadron (continuación)

El Avro Manchester, que comparativamente fue un fracaso, dio lugar al famoso Lancaster. Con la llegada de 1942, cada vez fueron más los escuadrones del 5.° Group que se reequiparon con Lancaster y el turno al 61.° llegó en junio de 1942. Apenas había completado su proceso de reequipamiento cuando fue destinado al Mando Costero en ayuda de aquellos escuadrones que estaban haciendo frente a la amenaza de los submarinos, que casi estaban a punto de conseguir lo que la Luftwaffe no había podido dos años antes, poner a Gran Bretaña a los pies de Alemania.

La primera misión llevada a cabo por el escuadrón la efectuó la tripulación del teniente de patrulla Casement, que consiguió hundir un submarino. Los Lancaster proporcionaron al escuadrón la posibilidad de transportar más número de bombas, así como poder alcanzar una mayor velocidad, unido a una mayor seguridad y eficacia. En octubre de 1942, el escuadrón tomó parte en la famosa acción diurna de Le Creusot, pero se trató de una misión especial: normalmente el escuadrón voló de noche. A medida que fue transcurriendo 1943 la ofensiva se hizo más intensa y el escuadrón hubo de desempeñar sus máximos esfuerzos cuando fue necesario.

En la noche del 3 de noviembre de 1943, el teniente de patrulla William Reid se convirtió en capitán del 61.° Squadron y fue enviado a una acción en Dusseldorf; su aparato fue tocado cuando sobrevolaba las costas holandesas y resultó herido. Continuó el ataque a pesar de que su avión estaba averiado y sus defensas eran nulas; cuando el aparato fue alcanzado de nuevo, Reid resultó herido nuevamente pero continuó hasta llegar a su objetivo sin la ayuda de los aparatos de navegación, ya que su navegante había sido herido mortalmente. Reid consiguió bombardear el objetivo y regresar a casa con su aparato, aunque herido gravemente y sin oxígeno. Por esta acción le fue concedida la Cruz Victoria.

La ofensiva continuó durante 1944 mediante acciones en apoyo del segundo frente además de participar en la ofensiva general contra el Reich.

Desde entonces y hasta el final de la guerra, el escuadrón participó en todas las grandes ofensivas llevadas a cabo por el 5.° Group, incluida la excepcional acción de Wesel el 23 de marzo de 1945, que sirvió de preparación para llevar a cabo las travesías del Rin.

Despues de la guerra, el escuadrón permaneció como parte del reducido Mando de Bombardeo y en mayo de 1946 se reequipó con Avro Lincoln. Éstas fueron sus actividades hasta que en 1950 volvió a ser operativo una vez más al ser destacado a Tengah, desde donde efectuó salidas de bombardeo durante la operación «Firedog» contra los guerrilleros comunistas de Malasia. Trasladó también su Lincoln a Eastleigh (Nairobi) en 1954 para operar contra el Mau Mau durante tres meses. A su regreso de Kenia, el escuadrón se reequipó con English Electric Canberra B.Mk 2, sirviendo primero en el Ala Wittering y posteriormente en el Ala Upwood. Con esta última se trasladó a Nicosia (Chipre) en octubre de 1956 y llevó a cabo operaciones contra los egipcios durante la campaña de Suez. El escuadrón permaneció en el Mando de Bombardeo hasta el 31 de marzo de 1958, en que fue disuelto en Upwood.

El 61.° Squadron se convirtió al Lincoln en mayo de 1946. Se trasladó a Malasia para operar contra las guerrillas comunistas antes de ser transferido a Kenia para hacer frente a los Mau Mau.



62.° Squadron



El 62.° Squadron se formó en Filton el 8 de agosto de 1916 a partir del 7.° Training Squadron y permaneció asignado a tareas de conversión hasta el día de Año Nuevo, graduando los pilotos en los aparatos de la serie RAF B.E. A principios de 1917 se decidió que el escuadrón pasara a ser operativo, pero no fue hasta el mes de mayo que se le asignaron unos aparatos adecuados para ello, éstos fueron los Bristol Fighter.

En enero de 1918 el escuadrón se trasladó con sus Bristol a Francia y se convirtió en operativo en el mes de febrero para efectuar patrullas y misiones ofensivas, pero pronto fue destinado a cometidos de ametrallamiento cuando los alemanes lograron atravesar el frente del 5.° Ejército en el mes de marzo. Finalmente consiguieron mantener sus posiciones en Ypres y pasaron a la contraofensiva. El 62.° pudo entonces regresar a su cometido inicial de patrullas ofensivas. Sin embargo, pronto la ofensiva de bombardeo británica fue asumida por la Independent Air Force, por lo que durante el verano y el otoño el escuadrón fue utilizado para efectuar patrullas de escolta a bombardeos lejanos, durante las cuales consiguió mantener en jaque a los cazas alemanes. En la acción del 3 de mayo el escuadrón logró derribar nueve aparatos alemanes y dañar seis. Cuando llegó el armisticio el escuadrón había destruido ya 76 aparatos y averiado a 85 a pesar de haber permanecido operativo sólo durante ocho meses.

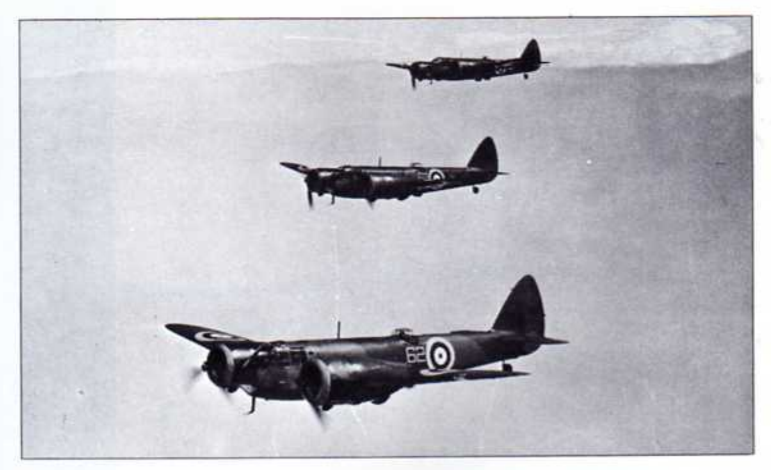


Arriba: el 62.° no se trasladó con sus «Brisfit» a Francia hasta 1918. El aparato de la fotografía fue derribado sobre las líneas enemigas ese mismo año (foto John D.R. Rawlings).

Tras el armisticio el escuadrón se trasladó a Alemania para servir en el Ejército de Ocupación hasta el 31 de julio de 1919, en que fue disuelto en Spich.

El 3 de mayo de 1937 la Patrulla B del 40.° Squadron de Abingdon fue convertida en un nuevo 62.° Squadron. Era ahora una unidad de bombardeo equipada con Hawker Hind que formaba parte del 1.er Group del Mando de Bombardeo. El Hind fue un avión provisional y a principios de 1938 el escuadrón se trasladó a Cranfield para ser reequipado con el Bristol Blenheim Mk I. Pasó a formar parte entonces de la vanguardia de la nueva fuerza de bombardeo de la RAF y pronto completó el período de conversión y pasó a ser operativo. Sin embargo no estaba destinado a entrar en acción desde Gran Bretaña y en agosto de 1939 se trasladó a Singapur para apoyar a la pequeñísima fuerza de la RAF destacada allí. Ese mismo año se trasladó a Alor Star, en Malasia, y allí se encontraba cuando comenzó el ataque japonés. Lanzó inmediatamente ataques contra las flotas invasoras, a pesar de ser inferior en número, y sufrió graves pérdidas como resultado de las acciones de los japoneses contra sus bases. El 9 de diciembre de 1941 el escuadrón fue enviado contra la base de Singora, desde donde operaban los cazas enemigos. En el momento que iba a proceder al despegue de Butterworth, un ataque aéreo japonés destruyó todos los aparatos excepto uno, que ya se hallaba en el aire. Este único aparato, pilotado por el jefe de escuadrón A.S.K. Scarf, consiguió atacar Singora de forma impecable. Scarf resultó herido mortalmente, pero consiguió llegar a su base a través de una formidable batalla aérea y aterrizar en Alo Star salvando a su aparato pero no su vida. Le fue concedida la Cruz Victoria a título póstumo por su heroísmo.

Por aquel entonces el escuadrón estaba seriamente limitado debido a su falta de aviones, por lo que se retiró a Singapur y se unió a otros escuadro-



El 62.° fue uno de los primeros escuadrones equipados con el bombardero Bristol Blenheim. En la fotografía aparecen tres de los aparatos del escuadrón entre las nubes que cubrían su base de Cranfield un día cualquiera de 1938 (foto John D.R. Rawlings).

nes de Blenheim. En enero de 1943 se retiró a Sumatra y comenzó a utilizar los Lockheed Hudson, pero la situación no mejoró mucho y en febrero se trasladó a Java, donde sus aparatos y tripulaciones fueron disueltos para formar el 1.er Squadron de la RAAF.

Estos pocos supervivientes se unieron al 139.° Squadron en Dum Dum (Calcuta) y crearon una nueva unidad que fue bautizada 62.° Squadron el 30 de abril de 1942. La unidad tuvo como cometido el reconocimiento general y utilizó sus Hudson para llevar la ofensiva contra los buques japoneses a lo largo de las costas de Birmania hasta el río Chindwin, así como para perseguir a los submarinos japoneses que se encontraban en aquellas aguas. La RAF estaba tan escasa de bombarderos que, a principios de 1943, el escuadrón pasó a ser una unidad de bombardeo durante algún tiempo y participó en la ofensiva nocturna contra el enemigo. A mediados de 1943 el avance japonés había sido contenido en líneas generales, por lo que el carácter de los combates también varió. Era necesaria una mayor fuerza aerotransportada, por lo que los Hudson del 62.° fueron modificados para desempeñar los cometidos de lanzamiento de paracaidistas.

Sin embargo, los Hudson nunca llegaron a ser utilizados, ya que antes de que el escuadrón pudiera ser operativo se reequipó con Douglas Dakota. En enero de 1944 y después de seis meses de operaciones, el escuadrón regresó a Birmania, donde llevó a cabo numerosas salidas de lanzamiento de suministros y empleó pistas avanzadas para transportar una y otra vez provisiones y municiones. A mediados de 1944 el escuadrón llevaba a cabo una media de 1 000 salidas al mes, y había puesto en marcha también un curso de conversión al Dakota para otros escuadrones. Desde el mes de agosto al de noviembre el escuadrón fue apartado de las operaciones para disfrutar de un descanso, pero posteriormente volvió a las tareas de lanzamiento de suministros y también de folletos propagandísticos. En esos momentos el curso de la guerra era favorable para el bando británico, por lo que en 1945 el escuadrón dejó de lanzar los suministros y comenzó a transportarlos directamente a aeródromos. La presión fue en aumento hasta la caída de Rangún, después de lo cual el 62.° se preparó para el asalto de Malasia, una campaña que no llegó a producirse. Después de la guerra, el escuadrón permaneció en Rangún hasta el 15 de marzo de 1946, en que fue disuelto en Mingaladon.

El 1 de septiembre de 1946 el 76.° Squadron fue redesignado 62.° Squadron en la misma base. Era esencialmente un escuadrón de transporte equipado con Dakota, pero de hecho solamente fue un cuadro de personal hasta que se trasladó a la India en 1947. Pero ni siquiera entonces logró ocupar su verdadero puesto, ya que fue disuelto en Mauripur el 10 de agosto de 1947.

Fue renovado por tercera vez, convirtiéndose de nuevo en un escuadrón de transporte con Dakota el día 8 de diciembre de 1947 en Waterbeach (Gran Bretaña). En primer lugar voló las rutas europeas de transporte, pero pronto se vio envuelto en el puente aéreo de Berlín, efectuando salida tras salida desde los aeródromos avanzados en Alemania y volando sobre los corredores hasta la ciudad. Una vez sus servicios ya no fueron necesarios, regresó a Oakington y fue disuelto el 1 de junio de 1949.

El escuadrón volvió a ser constituido, esta vez como unidad de misiles superficie-aire. Ello sucedió en Woolfox Lodge el 1 de febrero de 1960, donde sirvió con los Bristol Bloodhound hasta su disolución definitiva el 31 de enero de 1963.

63.° Squadron



El 63.° Squadron fue otra de las unidades cuyos comienzos resultaron algo inciertos: fue formado en Stirling en una fecha tan temprana como el 5 de julio de 1916 y fue dotado con una selección de aparatos semioperativos para servir en Francia como unidad de bombardeo diurno. En el mes de junio de 1917 recibió en Cramlington el aparato que le había sido asignado, el Airco D.H.4, pero al cabo de un mes los planes se vieron alterados y fue reequipado con RAF R.E.8, trasladándose a Oriente Medio. Llegó a Basora el 13 de agosto y a partir de entonces se encontró con una serie de problemas; el personal contrajo varias enfermedades y los aparatos sufrieron deformaciones y desgarros en sus revestimientos de tela debido a la intensa ola de calor que también afectó a los hombres. Finalmente, el 10 de septiembre de 1917 los dos primeros aparatos del escuadrón comenzaron a volar en Mesopotamia.

El escuadrón fue destinado al 1.er Cuerpo indio, que avanzó remontando el Tigris y consiguió buenos resultados en sus tareas de apoyo al ejército durante la campaña. Cuando ésta finalizó con la rendición de los turcos, el 63.° fue transferido a la misión de recuperar Kirkuk. Una vez lo hubo conseguido, la unidad tomó parte en la última de las batallas de la campaña de Mesopotamia, en Fatha Gorge, donde el escuadrón efectuó fuertes bombardeos sobre las posiciones turcas hasta conseguir la rendición final del enemigo. A continuación el escuadrón desempeñó el cometido de reconocimiento ayudando a la confección en una sola semana de un mapa de más de 780 km² de los que habían sido territorios enemigos. Permaneció como parte de la presencia de la RAF en Mesopotamia una vez hubo concluido la guerra y finalmente fue disuelto en Bagdad el 29 de febrero de 1920.

El 63.° se reformó en Andover el 15 de febrero de 1937, tomando prestados aviones Hawker Hind del 12.° Squadron hasta que llegaron en marzo sus propios Hawker Audax. Estos aparatos fueron también temporales, hasta que la unidad recibió los primeros Fairey Battle que iban a servir en un escuadrón de la RAF. Empleó mucho tiempo desarrollando tácticas adecuadas para la operatividad del Battle, pero a principios de 1939 fue declarado no operativo para pasar a ser una unidad de conversión al Fairey Battle y entrenar las tripulaciones de otros escuadrones. En setiembre de 1939 fue destinado a formar parte del 6.° Group de Benson, donde se unió al 53.° Squadron para desempeñar los cometidos de entrenamiento. Finalmente, el 8 de abril de 1940 ambos escuadrones fueron disueltos para acabar formando la 12.ª Operational Training Unit.

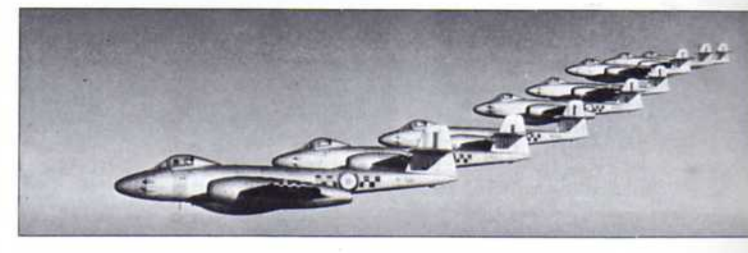
El 15 de junio de 1942, el 239.° Squadron de Gatwick proporcionó la base de un nuevo 63.° Squadron. Fue equipado con los North American Mustang Mk I y llevó a cabo ocho salidas de reconocimiento táctico. Comenzó el 11 de enero de 1943 con salidas fotográficas a lo largo de las costas francesas. Posteriormente pasó a participar plenamente en las operaciones, con «Rhubarbs» en Francia, en las que partía siempre de bases de destacamento como la de Odiham. A continuación el escuadrón fue destinado a Escocia, donde efectuó patrullas costeras. A finales de año se volvió a trasladar al sur, donde se convirtió plenamente en operativo para efectuar protecciones navales, patrullas y reconocimientos fotográficos a baja cota sobre el continente. Cuando llegó el Día D el escuadrón estaba equipado con Supermarine Spitfire y voló en numerosas salidas bajo dirección naval, sirviendo en la corrección del tiro de las armas navales en sus bombardeos sobre las posiciones costeras.

Éstas fueron las tareas y operaciones asignadas al escuadrón, que posteriormente fueron reduciéndose tras la invasión inicial hasta setiembre, en que desempeñó un cometido bastante similar durante el bombardeo naval de Le Havre.

A continuación el 63.° se convirtió en un escuadron de escolta para proteger a los numerosos aparatos de transporte que cruzaban continuamente el canal de la Mancha y actuar también junto a las formaciones de bombardeo. Participó activamente en las operaciones de Walcheren, escoltando a los Avro Lancaster que lanza-



El primer bombardero ligero monoplano al servicio de la RAF fue el Battle y el 63.° Squadron fue la primera unidad con él equipada. Tuvo su base en Upwood y recibió este modelo en mayo de 1937, pero a pesar de ello todavía no era operativo cuando se inició la guerra (foto John D.R. Rawlings).



Ocho Gloster Meteor F.Mk 8 del 63.° Squadron volando a gran altura sobre Cambridgeshire en una tarde de verano muestran su damero negro y amarillo pintado en el fuselaje y los bordes marginales de las alas (foto John D.R. Rawlings).



El oficial al mando del escuadrón voló en este Hawker Hunter F.Mk 6 durante 1958. La unidad operó con los Hunter en el seno del Mando de Caza durante dos años, desde Waterbeach (condado de Suffolk).

ban suministros y sirviendo de nuevo de localización para las armas navales cuando las posiciones alemanas fueron bombardeadas en noviembre. Posteriormente, el escuadrón permaneció prácticamente inactivo, y más tarde fue disuelta en North Wald el 30 de enero de 1945.

El 164.° Squadron fue redesignado el 31 de agosto de 1946 en Middle Wallop como 63.° Squadron. Era una unidad de caza equipada con Spitfire L.F.Mk 6E y desempeñó el cometido de defensa aérea; fue de hecho el último escuadrón Spitfire del Mando de Caza y abandonó este aparato en abril de 1948. Se reequipó posteriormente con Gloster Meteor F.Mk 4 en Thorney Island, trasladándose a Waterbeach en 1950. Sirvió como parte del Mando de Caza a lo largo de los años cincuenta y adoptó los Hawker Hunter en 1956. Continuó junto al 56.° Squadron en el Ala Waterbeach hasta el 24 de octubre de 1958, en que el escuadrón fue disuelto.



El 63.° Squadron es actualmente uno de los dos escuadrones «fantasma» de que consta la 2.ª TWU y tiene su base en Chivenor, que ya lo albergó durante la época que fue la unidad fantasma de la 229.ª OCU (foto Robbie Shaw).

64.° Squadron



El 64.° Squadron se formó en Sedgeford el 1 de agosto de 1916 y se equipó con varios aparatos de entrenamiento con el fin de completar el proceso de conversión hasta el verano de 1917, en que dejó a un lado sus tareas de conversión en manos de otro escuadrón y fue dotado con Airco D.H.5 para ser desplegado en Francia.

El escuadrón trasladó sus D.H.5 a Francia el 14 de octubre de 1971 e inició las operaciones un mes después, utilizando sus aparatos principalmente en las tareas de ataque al suelo a baja cota debido a que las prestaciones del aparato disminuían por encima de los 3 050 m y resultaban prácticamente inútiles para las patrullas ofensivas. El cometido del escuadrón a baja cota fue especialmente efectivo en la batalla de Cambrai y la unidad recibió las felicitaciones del general al mando de las fuerzas aliadas.

En enero de 1918, el D.H.5 fue sustituido por los cazas RAF S.E.5a y la unidad inició un período de conversión al cometido de interceptación, abandonando por tanto las operaciones. Cuando en el mes de marzo volvió a ser operativo dio comienzo la ofensiva alemana y el 64.° empezó inmediatamente a participar en los ataques casi sin interrupción hasta el verano. Continuó efectuando patrullas ofensivas hasta finales del mes de agosto, en que dio comienzo la batalla de Arrás y el escuadrón regresó a sus tareas primordiales de ataque al suelo.

Tras el armisticio, el 64.° permaneció en Francia hasta febrero de 1919, en que regresó a Gran Bretaña y fue disuelto en Narborough el último día del año.

El 64.° fue el único escuadrón de la RAF reformado para la crisis de Abisinia. Debido a la gran cantidad de unidades con base nacional destacadas en Egipto, se aprovechó la oportunidad de formar un escuadrón de caza adicional, y por tanto el 64.° fue reformado en Heliópolis el 1 de marzo de 1936 equipado con Hawker Demon. Estableció su base en Ismailía y formó parte de las defensas de caza de Egipto durante el verano. Al concluir la crisis italiana, el escuadrón regresó a Gran Bretaña como parte del Mando de Caza. Después de esperar durante algunos meses la llegada de sus aparatos, al final pudo completar su período de conversación con los Demon y fue trasladado del 11.° Group al 12.° Group en 1938, reequipándose después con los cazas nocturnos Bristol Blenheim Mk IF. Participó en estos aviones en la II Guerra Mundial, llevando a cabo acciones nocturnas y salidas de escolta diurnas a convoyes al norte de las costas orientales. En abril de 1940 el escuadrón hizo la conversión a los Supermarine Spitfire y a las tareas de caza diurna, trasladándose un mes después al sur para colaborar en la evacuación de Dunkerque. La batalla fue muy violenta y el 64.° registró numerosas victorias y también pérdidas de pilotos sobre las playas. Pero esto sólo fue el principio, ya que a continuación participó en las patrullas junto a los convoyes del canal que eran atacados por los escuadrones alemanes con base en Francia. Esto continuó hasta la propia batalla de Inglaterra, en la que el escuadrón operó desde Kenley, uno de los aeródromos del cinturón interior que defendía Londres, que resultó intensamente bombardeada. Hacia finales de agosto, el 64.° vio reducido el número de sus tripulaciones más experimentales y fue destinado al norte de Yorkshire para disfrutar de un descanso y proceder a su recomposición. Después de dos meses de efectuar patrullas costeras y ataques ocasionales, regresó al sur en octubre para enfrentarse con la cada vez más frecuentes acciones de cazabombardeo que los alemanes lanzaron a finales de la batalla, estableciéndose en Hornchurch durante el invierno.

Ésta fue la base con la que el 64.° Squadron se identificó durante la mayor parte de la guerra. El escuadrón sirvió en el Ala Horchurch desde el 10 de noviembre de 1940 hasta mediados del mes de mayo de 1941 desempeñando su cometido de ataques de caza y escoltas de bombardeos sobre Francia. A partir del *Blitz* nocturno contra Londres y hasta 1941 el escuadrón también llevó a cabo acciones nocturnas en períodos de luna, pero con poco éxito.

En mayo de 1941, el 64.° se retiró al norte para dejar paso a otro escuadrón y permaneció completamente inactivo durante seis meses en la zona de Edinburgo. A continuación volvió a incorporarse al Ala Hornchurch durante todo el año 1942. Estuvo equipado con Spitfire Mk VB dotados con cañones, lo que le proporcionó una gran potencia, pero sin embargo, a mediados de verano los alemanes dispusieron de un caza capaz de hacer frente a los Spitfire Mk V. Fue concretamente el Focke-Wulf Fw 190A. Llegó pues el momento de que entrara en servicio la nueva versión del Spitfire, el Mk IX con motor Merlin más potente. El 64.° fue el primero en reequiparse, en junio de 1942, obteniendo un resultado favorable frente al nuevo caza alemán. Su primera operación con el Mk IX la llevó a cabo el 30 de julio, en que derribó a tres Fw 190 sin registrar ninguna pérdida por su parte. Al mismo tiempo efectuó prácticas con escuadrones de Boeing B-17 norteamericanos para pasar rápidamente a las acciones diurnas. Cuando éstas tuvieron lugar, el 64.° sirvió como escolta en algunas de sus acciones. El escuadrón continuó la ofensiva siempre que fue posible durante el invierno hasta 1943.

A continuación, el 64.° se trasladó al norte para entrenarse en apontajes en portaviones, por lo que sus tripulantes supusieron que deberían ir a ultramar para el ataque contra Sicilia e Italia, ataque que no llegó a producirse.

Desde finales del verano de 1943 hasta julio de 1944 el escuadrón volvió a efectuar salidas de escolta a bombardeos y «Rhubarbs» desde numerosas bases del sur, habiendo efectuado la conversión al Spitfire MK V.

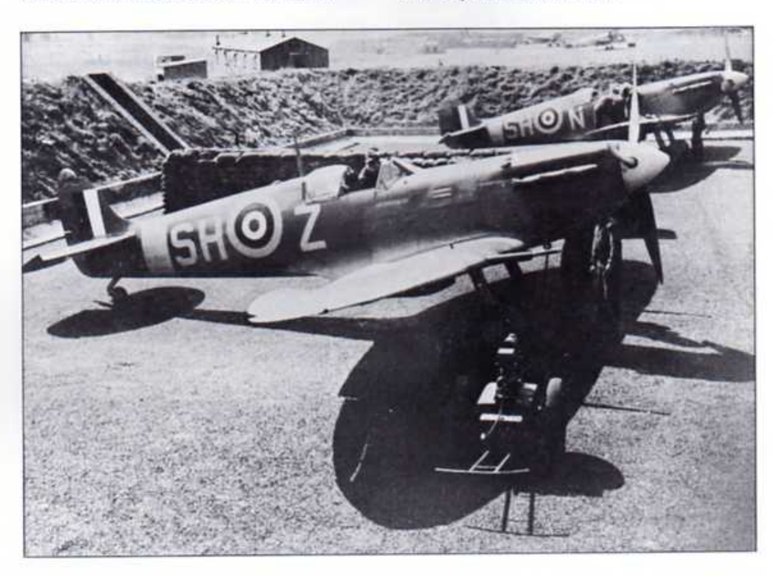
Finalmente, en noviembre, se reequipó con los North American Mustang Mk III, que tenían un alcance superior, y con estos aviones el escuadrón participó casi exclusivamente en salidas de escolta a los numerosos



Puesta en marcha del motor de un Hawker Demon del 64.° Squadron. La deriva indica que se trata del aparato del oficial al mando de la Patrulla C.



El 64.° Squadron fue el primero que recibió el Hornet, un cazabombardero bimotor de gran alcance. Éste es un F.Mk 3, recibido en 1947.



Dos Spitfire Mk VB del 64.° Squadron en los abrigos de dispersión de Hornchurch. El «Z-Zulu» es el aparato del oficial al mando (jefe de escuadrón W.G.G.D. Smith) y lleva el nombre de *Atchashikar* (foto Imperial War Museum).



Esta fotografía muestra la última versión del Gloster Javelin, la FAW.Mk 9R, dotada con depósitos de largo alcance, dos misiles Firestreak y una sonda de recepción de combustible en vuelo en el morro (foto MoD).



Este Phantom FGR.Mk 2 pertenece al 64.° Squadron, designación «fantasma» de la Phantom Operational Conversion Unit, la 228.ª. La unidad recibió el número «64» durante el mes de julio de 1982 (foto Robbie Shaw).

bombardeos llevados a cabo por bombarderos de las USAAF y de la RAF.

En mayo de 1946, los Mustang fueron trasladados y el 64.° se convirtió en la primera unidad equipada con el recién aparecido caza bimotor de Havilland Hornet de largo alcance, un aeroplano que era enormemente rápido. El escuadrón se ocupó de introducir el servicio de este aparato y mantuvo una existencia activa con el Hornet durante cinco años uniéndosele otros tres escuadrones del Mando de Caza. Sin embargo, a principios de los años cincuenta se decidió que la RAF debía convertirse en una fuerza de cazas a reacción, por lo que en 1951 el 64.° Squadron se reequipó a los Gloster Meteor F.Mk 8. Tuvo entonces su base en Duxford y estuvo durante todos los años cincuenta al servicio del Ala Duxford. A finales de los años cincuenta efectuó la conversión a las versiones NF.Mk 12 y NF.Mk 14 del Meteor, sirviendo como escuadrón todotiempo. Esto condujo al reequipamiento del escuadrón en 1958 con Gloster Javelin, cazas todotiempo con alas delta. Cuando la base de Duxford fue cerrada en 1961, el 64.° acabó trasladándose al norte, concretamente a Binbrook. Desde allí, envió destacamentos a Extremo Oriente en apoyo del 60.° Squadron cuando éste se vio envuelto en la confrontación de Indonesia. El 64.° se trasladó a Tengah para operar en aquella campaña como defensa todotiempo en aquella región. Fue disuelto finalmente allí mismo el 16 de junio de 1967. El 64.° se convirtió en julio de 1972 en el «escuadrón fantasma» de la unidad de conversión Phantom, cuyos aviones recibieron inmediatamente los característicos distintivos del escuadrón.



El escarabajo representa la asociación del escuadrón con Egipto en el período de entreguerras. Dicho símbolo todavía aparece en los Phantom de la 228.ª OCU (foto Robbie Shaw).

65.° Squadron



El 65.° Squadron se constituyó en el mes de agosto de 1916 en Wyton para reforzar las unidades similares de la 7.ª Ala de Entrenamiento y se le dotó con diversos aparatos. Se dedicó principalmente a la instrucción de pilotos de caza, para lo que contaba con varios Bristol Scout, Nieuport y Airco D.H.5. En el transcurso de 1917 fue reequipado con cazas Sopwith Camel y movilizado para servir en el frente Occidental, dirigiéndose a Francia el 27 de octubre. A medida que el escuadrón se adaptaba a su campo de operaciones comenzó a establecer patrullas regulares. Cuando tuvo lugar la batalla de Cambrai, los Camel se vieron dotados de dispositivos lanzabombas para efectuar salidas de cazabombardeo contra objetivos en el campo de batalla.

Este tipo de operación vino a ser la misión principal del escuadrón durante la primavera de 1918, en que combatió el avance alemán; incluso cuando fue transferido al Somme a finales de mes todavía voló operaciones de caza y ataque al suelo. No fue hasta el verano que el escuadrón asumió patrullas operativas regulares, viéndose envuelto así en las numerosas refriegas aéreas con los «circos» alemanes, características de la actividad del frente Occidental en 1918.

En el mes de agosto el 65.° se trasladó al norte para volar junto a las fuerzas franco-belgas en la ofensiva de Flandes, encontrándose una vez más profundamente involucrado en salidas de caza y ataque al suelo a lo largo de la costa belga, así como en numerosas batallas aéreas hasta la firma del armisticio. A partir de ese momento el escuadrón continuó en Bélgica hasta principios de 1919, en que regresó a Gran Bretaña y fue disuelto en Yatesbury el 25 de octubre de 1919.

El 65.° se reconstituyó como escuadrón de cazas biplazas el 1 de agosto de 1934 en Hornchurch, con la intención de que emplease principalmente sus Hawker Demon en combate nocturno. En julio de 1936 el escuadrón se creó de nuevo, equipado con cazas monoplazas Gloster Gauntlet. Con éstos se unió a los Squadrons n.ºs 54 y 74 del Ala Hornchurch y siguió los pasos del 54.° al recibir los Gloster Gladiator en mayo de 1937. Destinado en Hornchurch para la defensa de Londres, ni siquiera el Gladiator era realmente adecuado para el conflicto que se avecinaba y en marzo de 1939 el escuadrón se unió el resto del ala en la conversión a los Supermarine Spitfire Mk I. Al estallar la guerra era ya un escuadrón operativo, que realizó su primera salida de ataque el 5 de setiembre. No entró en acción hasta mayo de 1940, en que se le encomendó el apoyo a la evacuación de las fuerzas británicas de Dunkerque, realizando patrullas a lo largo de la costa y consiguiendo sus primeras victorias de la II Guerra Mundial durante estas operaciones. Tras una semana de descanso en Lincolnshire a finales de



El 65.° Squadron recibió los Spitfire Mk IIA a comienzos de 1941 y con ellos se dedicó inicialmente a la escolta de bombarderos, aunque posteriormente pasó a patrullar las costas orientales del país. En esta fotografía, tomada en julio de 1941, el avión «YT-V» (P8136) abandona su zona de dispersión.



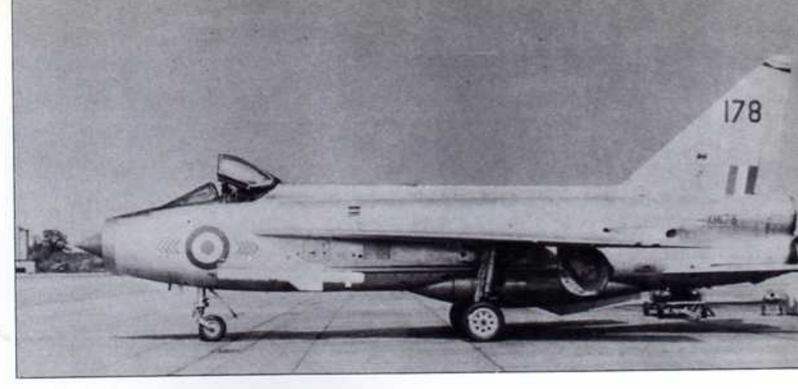
Fotografiado en Ashford en el verano de 1943, este Spitfire Mk IX del 65.° Squadron lleva la enseña del oficial al mando así como sus iniciales. Su número de serie era el MH358 (foto John D.R. Rawlings).



Un de Havilland Hornet F.Mk 3 del 65.° Squadron, que recibió los primeros ejemplares de este poderoso bimotor durante 1947 y formó parte del Ala Hornet de Linton-on-Ouse. El aparato lleva el símbolo del león y las 15 espadas en la deriva.



El 65.° Squadron, con base en Duxford, voló los Hawker Hunter F.Mk 6 desde 1957 a 1961. El XF447 «H» muestra los galones rojos enmarcados en un rectángulo blanco en el morro. Las letras de código amarillas en la deriva presentaban cierta inclinación hacia atrás.



Un English Electric Lightning de la 226.ª OCU, por entonces la unidad de conversión al Lightning. La 226.ª OCU se convirtió en el 65.° Squadron durante 1971 tras haber utilizado al 145.° Squadron como su escuadrón «fantasma». Ese cambio supuso sólo el repintado de los aviones.

mes, el escuadrón participó en la batalla de Inglaterra durante los meses de junio y agosto de 1940, actuando en algunos de los peores combates que tuvieron lugar sobre el estuario del Támesis. El escuadrón consiguió un buen número de victorias, pero encajó también numerosas e importantes pérdidas, y a finales de agosto se dirigió a Edimburgo para descansar y reequiparse de nuevo.

Cuando el 65.° se dirigió de nuevo al sur los combates habían finalizado, por lo que se unió al Ala Tangmere y pasó a la ofensiva mediante salidas de caza sobre el norte de Francia. En Año Nuevo recibió el Spitfire Mk II y empezó a realizar escoltas de bombarderos antes de ser enviados de nuevo a Kirton-in-Lindsey, desde donde fundamentalmente llevó a cabo patrullas en la costa este.

Con la llegada del Spitfire MK VB en otoño, el escuadrón voló hacia el sur para realizar misiones ofensivas regulares en el Canal y el norte de Francia. Actuó desde diversas bases alrededor de Kent y East Anglia durante el verano de 1942, siempre intentando conservar su plena capacidad operativa.

A finales de 1942, el 65.° se dirigió a Escocia y en Año Nuevo inició allí preparativos para posibles operaciones desde portaviones y practicó apontajes en el HMS *Argus*. El proyecto no llegó a realizarse y el escuadrón volvió a operaciones de escolta de bombarderos en primavera, cometido en el que prosiguió durante el transcurso de 1943. En agosto la unidad recibió los Spitfire Mk IX y en Navidad los North American Mustang Mk III. El 65.° fue el primer escuadrón de la RAF que utilizó ese último modelo y, tras su conversión, empezó a operar el mes de febrero de 1944 en escoltas de bombarderos de largo alcance tras efectuar algunas salidas iniciales de caza. Durante los siete meses siguientes el escuadrón estuvo continuamente ocupado con este cometido, siempre y cuando el clima permitía salir a los bombarderos. La actividad disminuyó en las últimas semanas de guerra y en poco menos de un mes los Mustang regresaron a EE UU, como estipulaba la letra de la Ley de Préstamos y Arriendos. Así, el 65.° volvió otra vez a los Spitfire.

En julio de 1946 el 65.° se convirtió en uno de los cuatro escuadrones con base en la Metrópoli equipados con los cazas bimotores de Havilland Hornet, también diseñados como aparatos de escolta lejana. La última versión, la Hornet F. Mk 3, incorporaba lanzacohetes subalares, de modo que la unidad hubo de desempeñar también misiones de ataque al suelo de gran alcance. Este cometido duró hasta 1951, al volver el escuadrón al papel habitual de Mando de Caza, la defensa aérea, equipado con cazas diurnos Gloster Meteor F. Mk 8. Una vez más se dirigió al sur y fijó su base en Duxford como parte de la última ala de caza allí estacionada antes de su cierre. Tras seis años con los Meteor, el escuadrón se convirtió al transónico Hawker Hunter, y seguía volando dicho aparato cuando fue disuelto en Duxford el 31 de marzo de 1961. El último cometido del escuadrón fue, durante un corto espacio de tiempo, la creación de la identidad secreta de la 226.ª OCU, la unidad de conversión Lightning.

66.° Squadron



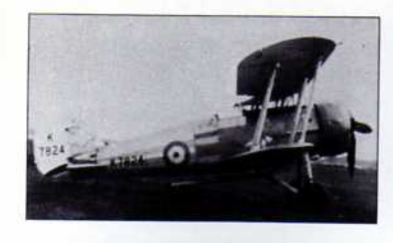
El 66.° Squadron se creó en Filton, cerca de Bristol, el 30 de junio de 1916 y, como era costumbre en aquel tiempo, pasó sus primeros meses como una unidad de entrenamiento equipada con varios tipos de aparatos. En la primavera de 1917 empezó a prepararse para el servicio operativo en el frente Occidental y el 6 de marzo de 1917 recibió su primer Sopwith Pup. Seis días más tarde (tiempo concedido por entonces para la conversión a ese aparato) el escuadrón se dirigió a Francia con sus efectivos al completo.

Llegó poco antes de la batalla de Arrás, adaptándose a su nueva rutina de patrullas ofensivas y operaciones de escolta, tanto de bombarderos como de aviones de reconocimiento. Dos meses más tarde se trasladó para la siguiente batalla importante, en Messines, donde fue transferido a cometidos de caza y ataque al suelo, ametrallando las líneas enemigas. Tras un mes de servicio fue retirado para un experimento cuyo propósito era el de interceptar los bombarderos alemanes que atacaban Gran Bretaña, basándose en la teoría de que el escuadrón podía darles caza al otro lado del Canal; para ello estuvo basado en Calais, si bien pasó algunos días en Hornchurch durante el mismo período. Todo fue en vano, porque no encontró un solo aparato enemigo.

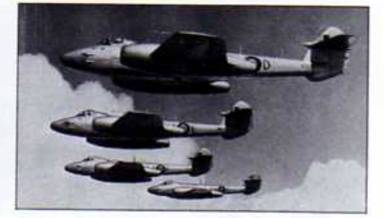
Así pues, el 66.° se apresuró en volver al frente el mes de julio para participar en la tercera batalla de Yprés, y a continuación en la lucha por los altos de Menin. En octubre de 1917 los Pup fueron reemplazados por Sopwith Camel y en menos de un mes el 66.° fue trasladado a Italia, donde su reputación se acrecentó en el transcurso de sus operaciones contra austríacos y alemanes en aquella zona. El teniente Jerrard ganó la Cruz Victoria del escuadrón el 30 de marzo de 1918 durante un ataque a un aeródromo ocupado por las Fuerzas Aéreas de Austria, en el que derribó tres aparatos y luchó con una gran formación enemiga para permitir escapar a sus dos compañeros: fue abatido y hecho prisionero. Siguió en Italia hasta marzo de 1919, en que volvió a Gran Bretaña y fue disuelto el 25 de octubre de 1919 en Leighterton. El 66.° se reconstituyó en Duxford el 20 de julio de 1936, tomando la Patrulla C del 19.° Squadron y aumentándola a nivel de escuadrón. Equipado con Gloster Gauntlet, contribuyó con una magnífica formación acrobática al festival Hendon de 1937 y continuó en su cometido de interceptación, cambiando a los Supermarine Spitfire en octubre de 1938 y convirtiéndose en el segundo escuadrón dotado de ese avanzado caza. Al estallar la II Guerra Mundial era ya operacional, pero durante los primeros seis meses estuvo profundamente envuelto en las patrullas de navegación del mar del Norte. En una de ellas, en enero de 1940, el escuadrón persiguió un Heinkel He 111 a través del mar del Norte, derribándolo en Dinamarca. De todas formas no entró verdaderamente en acción hasta el mes de mayo, en que tomó parte en las patrullas de protección a lo largo de las playas de Dunkerque. Ello significaba que los pilotos tenían que volar y pelear al límite del alcance de sus aviones. Tras un corto descanso el escuadrón tomó parte en la batalla de



Un Sopwith Pup del 66.° Squadron, que recibió los primeros aparatos de este tipo el 6 de marzo de 1917 en Filton. Seis días después el escuadrón se trasladó a Francia justo a tiempo para tomar parte en la batalla de Arrás. Los Pup fueron sustituidos en octubre por los Camel.



Los Gauntlet del 66.° Squadron ocuparon raramente un primer plano de la actualidad, pero efectuaron una magnífica demostración acrobática en el festival de Hendon, en junio de 1937.



Cuatro Meteor F.Mk 4 del 66.° Squadron vuelan desde Duxford, que ya había sido su base antes de la guerra. Durante el mes de octubre de 1949 el escuadrón se trasladó al norte, a Linton-on-Ouse.



Una instantánea con las tres generaciones de aviones que volaron con el 66.° Squadron en un lapso de siete años. La fotografía fue tomada en 1956, cuando el escuadrón efectuaba la conversión de los Sabre a los Hunter. El Meteor se había conservado para el remolque de blancos (foto MoD).

Inglaterra, con base en Coltishall como parte del 12.° Group. Así, no conoció lo peor de la lucha hasta el mes de setiembre, en que fue trasladado a Kenley y empezó a tomar parte en combates importantes dos o tres veces al día, en defensa de Londres. Allí sirvió (o en la base satélite de Gravesend) durante el resto de la campaña: un registro diario típico del escuadrón eran ocho aviones enemigos destruidos, cuatro posibles y siete dañados. A diferencia de otros escuadrones, el 66.° no salió del 11.° Group para descansar y continuó combatiendo en el nuevo año, viéndose envuelto en los intentos por frenar los ataques de los cazabombarderos Messerschmitt Bf 109E que sustituyeron a las vastas formaciones de la batalla.

A principios de 1941 el 66.° inició salidas a baja cota contra blancos de fortuna enigmáticamente denominados «Rhubarb», pero a continuación se retiró a la zona oeste del país para efectuar patrullas costeras la mayor parte del año. De todos modos, el escuadrón se acostumbró durante el verano a volar al este por la mañana para unirse a las nutridas escoltas de caza de los bombarderos a través del Canal, y volver al oeste al anochecer. En la primavera de 1942, equipado con Spitfire Mk VB, se trasladó de nuevo a la zona de operaciones para participar en un apretado programa de salidas de caza libre, escoltas de bombarderos y «Rhubarb». El verano y otoño siguientes fueron de gran actividad para el 66.° y hacia el final se encontró en dificultades al tener que hacer frente a las Focke-Wulf Fw 190. A principios de 1943 se le dio una nueva misión. Fue destinado a las Shetland, donde su cometido principal fue la defensa de Scapa Flow y la protección de la navegación alrededor del norte de Escocia. En el verano de 1943 volvió al sur de Gran Bretaña para tomar parte en la ofensiva sobre Francia, Bélgica y los Países Bajos. En otoño se trasladó a Cornualles para proveer patrullas permanentes sobre la península de Brest.

A finales de 1943, el escuadrón adoptó una nueva variante de su papel de caza. Reequipado con Spitfire Mk IX con lanzabombas, se dedicó a tareas de cazabombardeo en conexión con la 2.ª Fuerza Aérea Táctica, creada para la invasión de Francia. Tras entrenarse, efectuó su primer bombardeo a finales de abril contra un emplazamiento de V-1 cerca de Abbeville. En aquel momento este tipo de objetivos eran alta prioridad a fin de prevenir lo que se temía sería una ofensiva masiva destinada a destruir Londres. El escuadrón continuó con su ofensiva previa a la invasión. Cuando ésta se produjo estuvo mucho más ligado a la ofensiva terrestre y tras el Día D comenzó a operar desde aeródromos avanzados franceses, hasta el momento en que fijó su base en Francia el mes de agosto. Durante todo ese tiempo proveyó operaciones de cazabombardeo y de reconocimiento armado hasta la primavera de 1945, siguiendo a los ejércitos a través de Bélgica y los Países Bajos, y tomando parte también en ocasionales ataques a la navegación a lo largo de las costas del mar del Norte. Al acabar la guerra, el escuadrón fue disuelto en Twente el 30 de abril de 1945.

Sin embargo, un nuevo 66.° Squadron se creó mediante la redesignación del 165.° Squadron en Duxford el 1 de setiembre de 1946. Equipado con Spitfire una vez más en su antigua base, se convirtió a los Gloster Meteor en marzo de 1947. Al cabo de dos años dejó su base tradicional de Duxford para formar parte del ala de caza de la antigua base de bombardeo de Linton-on-Ouse (Yorkshire). Allí permaneció a finales de los años cuarenta y principio de los cincuenta usando las sucesivas versiones del caza diruno Meteor. En 1953 se convirtió en uno de los dos únicos escuadrones transónicos del Mando de Caza, pues fue equipado con North American Sabre como recurso temporal hasta la entrada en servicio de nuevos cazas británicos. De este modo y hasta mediados de los cincuenta, formó la punta de lanza del mando junto con el 92.° Squadron.

En 1956 el 66.° se convirtió a los Hawker Hunter y siguió constituyendo una parte vital del Mando de Caza hasta que dicho mando fue reducido a comienzos de los años sesenta. El 66.° Squadron fue disuelto en Acklington el 30 de setiembre de 1960.

Cuando volvió a constituirse, el 66.° ya no era un escuadrón de caza. De hecho, había sido creado para jugar un nuevo papel en la RAF, el de unidad de transporte equipada con helicópteros medios. En Odiham se había formado una pequeña unidad de pruebas para poner en servicio el helicóptero Bristol (Westland) Belvedere HC. Mk 1. Esta unidad fue reforzada hasta el nivel de escuadrón y denominada 66.° Squadron el 15 de setiembre de 1961. Se convirtió a su papel operativo y demostró las prestaciones que podía suministrar este tipo de aparato. Tan pronto como se formó el segundo escuadrón Belvedere, el 66.° se dirigió a Singapur en junio de 1962 y allí adquirió un gran renombre personal durante la emergencia de Malasia y la confrontación de Borneo, transportando dentro y fuera de la jungla cargamentos que hubiera sido imposible trasladar anteriormente. Los nativos apodaron al Belvedere «la casa voladora». El 66.° tuvo un papel vital en situaciones de emergencia en Extremo Oriente y se mantuvo en servicio tras la disolución de los otros escuadrones Belvedere. Siguió activo en la zona hasta su disolución en Seletar en marzo de 1969.



Once de los Belvedere del 66.° Squadron volando desde Seletar a finales de los años sesenta. El escuadrón llevó a cabo una magnífica actuación con sus aparatos en la campaña de Borneo y fue la primera y última unidad equipada con este aparato.

67.° Squadron



El 67.° Squadron debe ser uno de los pocos que se crearon a bordo de un buque. Fue formado por personal australiano en ruta de Australia a Egipto el 16 de marzo de 1916, constituyéndose como 1.er Squadron del Australian Flying Corps (AFC). Esta nueva unidad desembarcó en Heliópolis (Egipto) en abril y fue equipada para misiones de carácter general en la Zona del Canal, con diversos tipos de aparatos. El 12 de setiembre de 1916 pasó a las órdenes del Royal Flying Corps para misiones operativas y fue redenominado 67.° Squadron del RFC. Tomó parte en los combates contra los turcos en Palestina y el 20 de marzo de 1917 uno de sus pilotos, el teniente F.H. McNamara, había sido herido cuando vio que uno de sus compañeros se veía obligado a tomar tierra. Antes que dejarlo a merced de los turcos, MacNamara aterrizó bajo el fuego enemigo y lo recogió, devolviéndolo sano y salvo a la base. Por este hecho McNamara consiguió la Cruz Victoria.

En el transcurso de 1917 el escuadrón había regularizado su equipo para tareas de bombardeo y reconocimiento, pero a principios de 1918 se decidió convertirlo en un escuadrón de caza, dotándolo principalmente con Bristol Fighter. El 6 de febrero de 1918 volvió a denominarse 1.er Squadron del AFC y siguió jugando un papel de líder en la ofensiva del general Allenby, forjando la superioridad aérea en el campo de batalla y desempeñando un cometido crucial en los ataques al suelo contra los ejércitos turcos en Wadi el Far'a que efectivamente pusieron fin a dicha campaña. El escuadrón continuó en Oriente Medio hasta su disolución en Kantara el 5 de marzo de 1919.



Como muchos otros escuadrones destinados en Egipto durante la I Guerra Mundial, el 67.° Squadron, utilizó distintos aparatos, incluido el Martinsyde Elephant.

El 67.° se creó nuevamente como

unidad de caza de la RAF en Kallang (Singapur) el 12 de marzo de 1941 y empezó a equiparse con los Brewster Buffalo. La conversión fue lenta y a finales de abril sólo había un aparato disponible. Un par de meses más tarde el escuadrón era operativo y continuó como parte de la fuerza de defensa de Singapur hasta octubre. Cuando llegó el 488.° Squadron neozelandés el 67.° le cedió sus aparatos y se trasladó a Birmania, donde utilizó algunos Buffalo del 60.° Squadron. En menos de dos meses estaba en acción contra las incursiones japonesas: el Buffalo era absolutamente inferior a los Cero, por lo que el 67.° se vio forzado a efectuar ataques de una pasada en picado y escapar. El escuadrón fue sorprendido en tierra en Mingaladon el día de Navidad y quedó con muy pocos aparatos disponibles. Peleó en la batalla por Pegu a principios de 1942, pero tuvo que retirarse a la India para recuperarse.

El resto de 1942 el escuadrón, equipado con Hawker Hurricane, realizó misiones de defensa aérea en Alipore y no fue hasta mediados de 1943 que volvió a los combates en Birmania, escoltando salidas de bombardeo y, más importantes, de lanzamiento de suministros a cargo de los escuadrones de Douglas Dakota. Su cometido principal seguía siendo la defensa de Calcuta y a principios de 1944 el escuadrón adquirió los Supermarine Spitfire Mk VIII.

Todo cambió en julio de 1944, cuando el escuadrón se trasladó a la pista avanzada de Comilla desde donde pasó al ataque, volando patrullas ofensivas y reconocimientos armados a lo largo de las líneas japonesas, bombardeando cualquier objetivo conveniente. El 9 de enero de 1945 el escuadrón tenía una patrulla destacada en Akyab cuando esa pista fue bombardeada; la patrulla salió inmediatamente y abatió cinco de los seis aparatos enemigos. En el curso del verano de 1945 las operaciones disminuyeron y el 31 de junio de 1945 el 67.° Squadron era disuelto en Akyab Main.

Al incrementarse la tensión en la guerra fría y tomar un giro desfavorable la guerra de Corea, la RAF Germany incrementó sus fuerzas a principios de los años cincuenta. Así, el 67.° Squadron se creó de nuevo, en Wattisham, el 1 de setiembre de 1950 y se trasladó a Gütersloh como un escuadrón de defensa aérea. Estaba equipado con los de Havilland Vampire FB. Mk 5 y pronto alcanzó su plena capacidad operacional. El Vampire no hubiese representado ningún problema para el nuevo MiG-15, de modo que, tan pronto como fue posible, el escuadrón fue reequipado con un caza transónico, el North American Sabre. Tenía como base Wildenrath y formaba parte de la primera Ala Sabre en la República Federal de Alemania, participando en las salidas de interceptación de aparatos no identificados sobre ese país. El 67.° se trasladó a Brüggen donde, en 1956, se reequipó con Hawker Hunter F. Mk 4, pero en 1957 empezó un proceso de reducción de la RAF Germany y el escuadrón fue disuelto el 16 de abril de ese mismo año.



El 67.° Squadron formó parte de la primera ala supersónica de la RAF, con base en Wildenrath. El escuadrón no se diferenciaba por ningún tipo de marcas especiales, pero los diversos escuadrones del ala llevaban franjas de diferentes colores en las derivas, como se puede ver en el XB737 «A» pilotado por el jefe del escuadrón, Peter Hay (foto MoD).

68.° Squadron



El segundo escuadrón australiano se formó en Harlaxton el 30 de enero de 1917 con personal enviado al Reino Unido desde Australia; fue denominado 68.° Squadron. Más adelante, ese mismo año, recibió su equipo operativo en forma de aviones Airco D.H. 5. Éstos eran pequeños cazas monoplazas de rara apariencia, ya que montaban alas de decalado negativo. Pronto se descubrió que dichos aparatos eran apropiados sólo para operar a baja cota, por lo que cuando el escuadrón se dirigió a Francia en setiembre del mismo año se limitó a misiones de ataque al suelo. Tal restricción era inadmisible y el escuadrón fue reequipado lo más pronto posible. Esto tuvo lugar en enero de 1918, cuando comenzó a recibir cazas RAF S.E. 5a. En el mismo mes la unidad se redenominó 2.° Squadron del AFC. Su cometido primordial siguió siendo el ametrallamiento durante el gran avance alemán de marzo, pero tras ello el escuadrón voló toda la gama de operaciones de caza durante el que iba a ser el último verano de la guerra. Si bien pasó poco tiempo dedicado a la lucha contra aparatos alemanes, finalizó la guerra con una cifra total de 40 aviones enemigos derribados. Tras el armisticio siguió en el continente hasta febrero de 1919, disolviéndose en Hellemmes el último día de ese mismo mes.



El 68.° fue el segundo escuadrón australiano de la I Guerra Mundial y entró en acción con el D.H.5.

Cuando el 68.° se constituyó de nuevo fue en calidad de escuadrón de caza nocturna de la RAF; la base era Catterick y la fecha el 7 de enero de 1941. Para su misión estaba equipado con el Bristol Blenheim Mk IF, un aparato provisional que había participado en la batalla de Inglaterra pero que había obtenido resultados mediocres. Cuatro meses más tarde el 68.° empezó a recibir los Bristol Beaufighter y con ellos registró su primera victoria el mes de junio. El 68.° estaba al mando de Max Aitken (hijo de lord Beaverbrook) quien continuó dirigiéndose durante dos años, algo inusual en tiempos de guerra pero que dio una necesaria continuidad al escuadrón. A pesar de operar en un área «tranquila», el escuadrón consiguió aumentar su número de victorias y al año siguiente se trasladó a la costa oriental, donde estuvo aún más ocupado y logró cinco derribos en tres noches a finales de abril de 1942. Durante ese año el escuadrón recibió gran número de tripulaciones checas, hasta el punto de que cuando se aprobó la insignia oficial del escuadrón ésta tenía un lema escrito en checo.

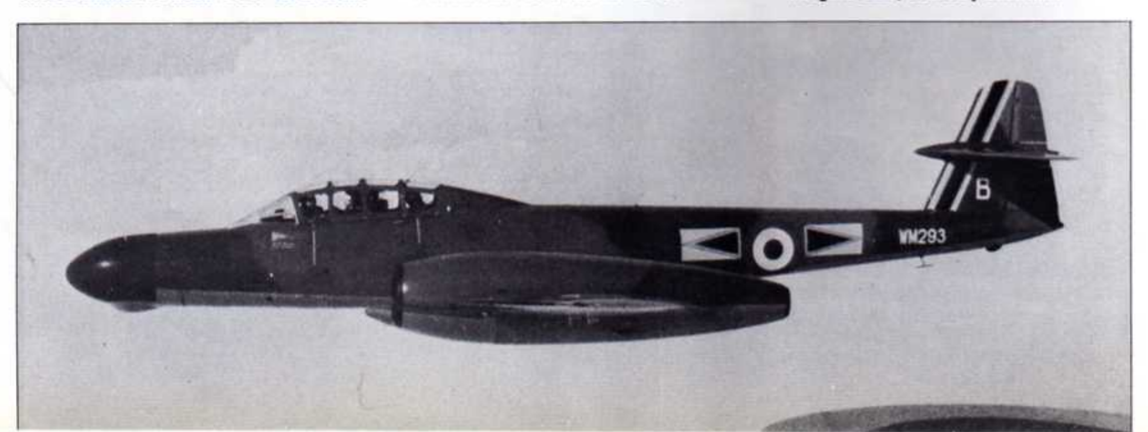
A finales de 1942 el escuadrón operaba durante las 24 horas, complementando sus actividades nocturnas con patrullas de escolta diurna, y en 1943 empezó a dedicarse a objetivos lejos del Reino Unido, volando misiones «Ranger» nocturnas a la búsqueda de lanchas rápidas alemanas en el del Norte. Voló con los Beaufighter con posterioridad al Día D, sustituyéndolos por los de Havilland Mosquito Mk XVIII. Éstos fueron rápidamente puestos en combate contra las V-1; al principio éstas eran lanzadas desde Francia y luego desde aparatos en vuelo sobre el mar del Norte. El 68.° siguió formando parte de la defensa de caza del Reino Unido hasta casi el final de la guerra, momento en el que ya no quedaba ningún tipo de actividad para él. Fue disuelto en Church Fenton el 20 de abril de 1945.



A principios de 1918 el 68.° Squadron se reequipó con S.E.5a, que utilizó en cometidos de ataque al suelo hasta después de la ofensiva alemana de primavera (foto Bruce Robertson).

Siete años más tarde y a raíz de la expansión de la RAF Germany, el 68.° Squadron se formó de nuevo. Una vez más se le adjudicó el papel de caza nocturna y, con base en Wahn, fue equipado con los Gloster Meteor NF. Mk 11. Ahora era responsable de la defensa nocturna del espacio aéreo alemán, incluidas salidas para identificar ecos de radar. Se trasladó a Laarbruch cinco años más tarde y fue redenominado 5.° Squadron el 20 de enero de 1959.

El 68.° Squadron sirvió en la zona británica de Alemania durante siete años. Tuvo su base en Wahn y Laarbruch, y sus Meteor llevaron esta insignia azul, blanca y amarilla.



69.° Squadron





Un R.E.8 del 69.° Squadron, alias 3.er Squadron del Australian Flying Corps, a punto de despegar para efectuar un reconocimiento desde Bailleul (foto Bruce Robertson).



La unidad se reformó en Gran Bretaña en mayo de 1944 para desempeñar cometidos específicos durante la invasión de Francia. Fue equipado con Wellington Mk XIII especiales y llevó a cabo reconocimientos nocturnos detrás de las líneas enemigas. Se trasladó a Amberes en setiembre y a Eindhoven en 1945 (foto D.H.T. Green).

En 1916 se creó la tercera unidad australiana con personal enviado a Gran Bretaña desde Egipto. El 69.° Squadron se constituyó en South Carlton el 28 de diciembre de 1916 y durante los siguientes nueve meses voló diversos aparatos de conversión. Eventualmente se reequipó con los RAF R.E. 8, dirigiéndose a Francia el 9 de setiembre de 1917 como una unidad de reconocimiento para el ejército.

Oportunamente fue agregado al 1.er Cuerpo neozelandés, con el que sirvió durante toda la I Guerra Mundial. El 19 de enero de 1918 fue redenominado 3.er Squadron del AFC. Al finalizar la guerra, siguió en Francia hacia febrero de 1919, disolviéndose en Charleroi.

En el transcurso de 1940, la 431.ª Patrulla, con base en Malta, recibió aviones Martin Maryland ex franceses para efectuar vuelos de reconocimiento marítimo y en particular de localización de los abrigos de la flota italiana (en preparación de la acción británica contra Tarento). El 10 de enero de 1941 dicha patrulla fue redenominada 69.° Squadron y dotada con sus efectivos completos. Esta unidad, basada en Malta en el transcurso de las más virulentas acciones aéreas enemigas, efectuó salidas de reconocimiento estratégico de largo alcance en la zona mediterránea y en especial sobre los puertos de Sicilia, Italia y Libia. Estos prepararon el camino para acciones de bombardeo desde Malta y Egipto. Si bien el Maryland era su aparato principal, el escuadrón también empleó los Hawker Hurricane, Bristol Beaufighter y Blenheim, y a principios de 1942 recibió los Bristol Beaufighter y de Havilland Mosquito, antes de equiparse con los Supermarine Spitfire Mk IV el mes de marzo, aviones que suministraron la necesaria capacidad a alta cota. El desarrollo del conflicto requería diferentes misiones de reconocimiento, por lo que el escuadrón fue dividido en tres patrullas: la Patrulla A, que empleaba los Martin Baltimore (en vez de los Maryland), se dedicó a reconocimientos de interdicción naval; la Patrulla B, con Spitfire, al reconocimiento de puertos desde alta cota; y la Patrulla C, con los Vickers Wellington especiales, para cometidos de señalización. Al escuadrón no le faltaron pérdidas, pues su diversidad envolvía numerosas operaciones peligrosas.

A principios de 1943, los Spitfire fueron asignados al 683.° Squadron y el 69.° se quedó con los Baltimore para su cometido principal de localización de buques y la ejecución de patrullas. De todas formas, la guerra en el Mediterráneo desplazó su intensidad cada vez más hacia la cos˙ italiana y tras un año en este tipo de operaciones el 69.° dejó Italia, a donde se había trasladado dos meses antes, y volvió a Gran Bretaña.

En ese momento se convirtió en componente de un ala de reconocimiento especial de la 2.ª Tactical Air Force, la 34.ª Ala, y fue reequipado con los Wellington Mk XIII, especialmente modificados para misiones de reconocimiento nocturno. Empezó a operar la víspera del Día D con reconocimiento de carreteras detrás de las zonas de desembarco y su cometido principal fue la inspección nocturna de carreteras y ríos para comprobar el movimiento de tropas y aprovisionamientos. Además, voló en apoyo al 2.° Group en bombardeos nocturnos, proveyéndoles de iluminación del blanco. Este fue un gran período para el escuadrón, que se intensificó con su traslado al continente en setiembre de 1944. Pasó a operar sobre Alemania y se desplazó progresivamente hacia el este a medida que los ejércitos avanzaban. El escuadrón fue uno de los pocos que sufrieron pérdidas bajo los ataques de la Luftwaffe en Año Nuevo, pues sus Wellington eran blancos fáciles, pero pronto volvió a la acción y a principios de año se le otorgó una nueva misión, la ejecución de patrullas de reconocimiento óptico y usando equipo para localizar los reflectores de infrarrojos alemanes. Al acabar la guerra, y tras un breve período, voló en misiones de vigilancia para los gobiernos de Noruega y Dinamarca, pero se disolvió en Eindhoven el 7 de agosto de 1945.

Al día siguiente el 613.° Squadron, estacionado en Epinoy (Francia), fue redesignado 69.° Squadron y durante siete meses sirvió en misiones de bombardeo ligero con los de Havilland Mosquito FB. Mk 6, desde dicha base. A principios de 1946 ya no se necesitaban bombarderos de la RAF en Francia, por lo que el escuadrón fue disuelto el 28 de marzo. Cuatro días más tarde fue creado de nuevo, redesignado el 180.° Squadron en Wahn (Alemania). Una vez más era un escuadrón de Mosquito, con los B. Mk 16. Así, se convirtió a misiones de vigilancia, aunque su cometido principal fue la cobertura de un servicio de correo entre Nuremberg y Londres durante el juicio a los criminales de guerra del III Reich. Fue eventualmente disuelto en Wahn el 6 de noviembre de 1947.

El 5 de mayo de 1954 el escuadrón volvió a constituirse y fue destinado a su en tiempos famoso cometido. El lugar era Laarbruch, en la RAF Germany, y estaba equipado con los aparatos de reconocimiento a reacción English Electric Canberra PR. Mk 3. Aún basado en la República Federal de Alemania, voló gran parte de sus misiones en la zona del Mediterráneo, con destacamentos en Luqa (Malta) principalmente, pero también en Idris y El Adem, en el continente africano. Asimismo, voló con la RAF Germany, pero a medida que pasó el tiempo sus cometidos principales estaban en el Mediterráneo. El 1 de julio de 1958, fue disuelto en Luqa y redesignado 39.° Squadron.



En mayo de 1954 el 69.° Squadron fue reformado como unidad de reconocimiento equipada con los Canberra PR.Mk 3, en el seno de la RAF Germany. Esta fotografía de una formación de cuatro aparatos fue tomada durante esa época. Se trasladó definitivamente a su antigua base de Malta y fue redesignado 39.° Squadron.

70.° Squadron



El 70.° Squadron se formó (sin secuencia numérica) en Farnborough el 22 de abril de 1916 y, a diferencia de la mayoría de escuadrones de aquel momento, no pasó de seis a nueve meses como unidad de conversión. Estaba equipado con los Sopwith 1 1/2 Strutter para aliviar la urgente demanda de cazas en Francia, y a medida que cada patrulla era puesta a punto se trasladaba a Francia. Así, la Patrulla A partió el 24 de mayo y la Patrulla C el 30 de julio de 1916.

El 70.° fue el primer escuadrón del RFC equipado con un avión dotado con una ametralladora sincronizada, disparando a través de la hélice, y el 1 1/2 Strutter era verdaderamente un aparato polivalente, que igual se adaptaba al bombardeo que al combate. Al principio el escuadrón empleó este modelo en reconocimientos de largo alcance y misiones de bombardeo, pero durante la batalla de Somme en el verano de 1916 fue inmediatamente utilizado en acciones de escolta y caza en las que obtuvo un éxito temporal. De todas formas, los 1 1/2 Strutter quedaron superados ante la aparición de los cazas Albatros D.III y Halberstadt en otoño; la reorganización de los cazas alemanes en amplios «circos» se tradujo en numerosas bajas para el 70.° Squadron.

En las batallas de Arrás y Messines el escuadrón volvió a misiones de reconocimiento y bombardeo. Éstas continuaron a lo largo del invierno de 1916-17 y en la primavera y principios de verano de 1917. En julio de 1917 se convirtió en el primer escuadrón de la RAF que recibía los Sopwith Camel. Inmediatamente abandonó las demás misiones para volver al combate



El modelo más evolucionado de la familia de bombarderos Vickers fue el Vickers Valentia, que comenzó a operar con el 70.° Squadron en 1935.

aéreo, en el sector de Yprés, y durante la lucha en dicho sector entró de lleno en el ametrallamiento de las fuerzas de tierra. En setiembre utilizó también sus Camel en un intento de combatir de noche los ataques alema-



Cuando se produjo la disolución del Ala de Transporte de Oriente Medio, el 70.º Squadron continuó efectuando tareas de transporte en Egipto con los Hastings y se trasladó a Chipre en 1956 (foto John D.R. Rawlings).

nes y en octubre empezó a efectuar salidas de interdicción, con bombas y fuego de ametralladoras, contra los aeródromos de retaguardia alemanes.

En 1918 el escuadrón se encontró profundamente envuelto en los inicios de la ofensiva alemana de marzo con el 3.er Ejército. Una vez rechazada, el escuadrón voló en Flandes con la 2.ª Brigada y los belgas, participando en continuas operaciones de escolta y ataque al suelo. Al declararse el armisticio registraba un total de 304 aparatos enemigos derribados. Tras ello, siguió en Alemania hasta febrero de 1919, volviendo a Gran Bretaña y siendo disuelto en Spitalgate el 22 de enero de 1920.

El 1 de febrero de 1920, el 58.º Squadron de Heliópolis fue redesignado 70.º Squadron y la nueva unidad adoptó un papel completamente diferente. Ahora era un escuadrón de bombardeo pesado, equipado con los Handley Page 0/400 y algún Vickers Vimy; estos últimos remplazaron por completo a los 0/400 poco después. Su primer cometido importante era reforzar los autoametralladoras británicos que se abrían camino a través del desierto hacia Iraq, cometido que sería seguido por el transporte postal de El Cairo a Bagdad. A finales de 1921 el escuadrón se trasladó a Iraq y permaneció estacionado en dicho país por un espacio de 18 años. En noviembre de 1922 los transporte y bombarderos Vickers Vernon sustituyeron a los Vimy, y el escuadron empezó a cubrir rutas postales. Duante los cinco años siguientes ésta fue una de sus misiones principales, hasta que fue remplazado por Imperial Airways. El 70.º se centró sobre todo en el apoyo a las fuerzas del norte de Iraq, en lucha con tribus disidentes en la frontera. Se enviaron suministros a bases como Kirkuk, se evacuaban guarniciones cuando quedaban sitiadas y se realizaron ataques de bombardeo de castigo contra los rebeldes en cuestión. La mayor de estas operaciones tuvo lugar en el invierno de 1929, cuando el 70.º voló 45 320 km en dos meses y evacuó alrededor de 500 personas de Kabul. Ahora el escuadrón se encontraba volando con los Vickers Victoria, un descendiente del Vernon mucho más avanzado que sirvió hasta 1935, cuando otro avance técnico, el Valentia, le reemplazó. Su cometido seguía siendo el mismo al acercarse la II Guerra Mundial.

El 18 de setiembre, a los pocos días de tener los nuevos Wellington, el escuadrón empezó su ofensiva de bombardeo atacando naves italianas en el puerto de Bengasi. Esto se convirtió en el objetivo regular del 70.º, si bien llegó a alcanzar Italia y Grecia, la última especialmente durante la campaña griega, cuando estuvo destacado en Tatoi durante tres semanas en noviembre de 1940. El escuadrón tenía su base en la Zona del Canal pero envió destacamentos al norte y sur del desierto a medida que la suerte británica disminuía y aumentaba. Durante 1941-42 su cometido siguió siendo el mismo e incesante: carga de bombas al anochecer, emprender viaje por la noche a lo largo de las costas y bombardear uno de los objetivos familiares al amanecer y volver a la base. A finales de 1942, a raíz de la famosa ruptura de Montgomery en El Alamein, la unidad se unió a otros escuadrones de Wellington en un continuo bombardeo de las posiciones de la artillería enemiga, cambiando del bombardeo estratégico al táctico.

Ello permitió al escuadrón desplazarse a lo largo del desierto y, con el nuevo Wellington Mk III, aumentar su eficacia al tiempo que el enemigo retrocedía a Túnez y evacuaba África. A medida que esto ocurría, los objetivos cambiaron progresivamente hacia Sicilia e Italia, y el 70.º se dedicó ahora a limpiar las zonas de los futuros desembarcos, que apoyó mediante incursiones de bombardeo táctico. A finales de 1943, el 70.º pudo trasladarse a Italia y una vez allí sus operaciones se diversificaron, con bombardeo de objetivos en el norte de Italia, Yugoslavia y Austria, lanzamiento de provisiones a los partisanos en Yugoslavia, y salidas de minado en el Danubio. En enero de 1945, el escuadrón dejó el Wellington en favor del Consolidated Liberator, ganando mucho más alcance y cuatro motores en vez de dos. Acabada la guerra, el escuadrón siguió en Italia hasta octubre de 1945, en que volvió a Egipto y fue disuelto en Shallufa el 31 de marzo de 1947.



Cuando a finales de los años cincuenta se redujeron los efectivos de transporte en Oriente Medio, el 70.º permaneció allí y en 1967 se reequipó con Argosy C.Mk 1 (foto Bruce Robertson).

Pasó un año completo antes de que el 70.º Squadron reapareciese. De nuevo, empezó en Oriente Medio, cuando el 1 de mayo de 1948 el 215.º Squadron fue redesignado; el 70.º Squadron volvió a su papel de preguerra como unidad de transporte, equipada con los Douglas Dakota C.Mk 4. Los utilizó principalmente para cubrir las rutas de Oriente Medio, recién iniciadas por la RAF de posguerra. Los Dakota duraron un par de años y el escuadrón fue reequipado con los Vickers Valetta C.Mk 1. Además de cobertura de rutas, el escuadrón llevó a cabo misiones de transporte táctico y de lanzamiento de paracaidistas. A principios de los años cincuenta el escuadrón no tuvo un momento de respiro, pues además de sus cometidos habituales hubo de encargarse del transporte de tropas a raíz de los disturbios en Chipre y Kenia. A principios de 1956 el 70.º fue reequipado con los Handley Page Hastings, coincidiendo con su traslado a una base en Chipre. Desde allí, entrado el año, efectuó salidas de lanzamiento de paracaidistas en Port Said en la breve campaña de Suez.

El 70.º Squadron permaneció estacionado en Chipre durante 19 años, período en el que se convirtió en la principal unidad de transporte de la Fuerza Aérea de Oriente Medio. En noviembre de 1967 fue reequipado con el Hawker Siddeley Argosy C.Mk 1, que pasó a cubrir tanto los destinos nacidos del tratado de la CENTO como los habituales de la RAF. En 1970 el Lockheed Hercules C.Mk 1 fue remplazando gradualmente al Argosy, si bien algunos ejemplares de este último siguieron en activo hasta 1972. Tres años más tarde, el 70.º Squadron dejó Chipre y regresó a Gran Bretaña, por primera vez desde 1920. Pasó a formar parte del Ala de Transporte de Lyneham y todavía hoy sigue desempeñando los diversos tipos de misiones de transporte y apoyo propias de esta ala de aviones Hercules. Jugó un papel activo durante la guerra de las Malvinas y acudirá a cualquier punto en que la RAF necesite efectivos de transporte.



El emblema del león se remonta a la época en que el 70.º voló aparatos propulsados con motores Napier Lion. En la fotografía aparece en la deriva de un Argosy, conocido por los miembros del escuadrón con el nombre de «bombardero de chocolate».

71.º Squadron

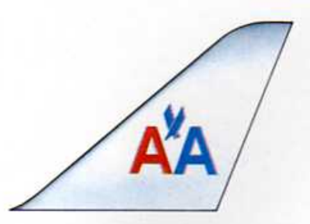


El 71.º Squadron fue el cuarto escuadrón íntegramente australiano de la I Guerra Mundial y se constituyó en Castle Bromwich el 27 de marzo de 1917 con personal que, procedente del gran continente austral, llegó a Gran Bretaña para unirse al RFC británico. Durante los primeros meses se entrenó con aparatos de diversos tipos, pero hacia finales de año fue convertido en una unidad de caza; equipado con el Sopwith Camel, se trasladó a Francia y se estableció en St Omer el 18 de diciembre de 1917. Inició inmediatamente patrullas ofensivas sobre las trincheras, cometido que siguió desempeñando al ser redenominado 4.º Squadron del AFC el 19 de enero de 1918. Al cabo de unas semanas, y encuadrado en la 80.ª Ala, se dedicó de pleno a las operaciones en tierra para frenar la ofensiva de marzo alemana, que estuvo muy cerca de conseguir sus objetivos; una vez controlada ésta, el escuadrón volvió a las salidas a alta cota propias de las demás unidades de caza, en las que se entablaban combates con frecuencia. Ésa fue la tónica durante el verano de 1918, pero en setiembre el escuadrón fue brevemente retirado de las operaciones de ataque al suelo que marcaron la actividad de la RAF durante las últimas semanas de hostilidades. Al acabar la guerra fue asignado al Ejército de Ocupación, con el que sirvió hasta ser disuelto el 28 de febrero de 1919.

En 1940, cuando en Estados Unidos comenzaban a alzarse las primeras voces contra el intencionado aislacionismo de ese país, muchos norteamericanos acudieron a Gran Bretaña para tomar parte activa en la guerra. Un grupo de pilotos voluntarios fue encuadrado a nivel de escuadrón en Church Fenton y a esa nueva unidad se dio el nombre de 71.º Squadron. Esos pilotos se entrenaron en los Miles Master y comenzaron a utilizar cazas Brewster Buffalo como medida interina hasta que en noviembre se dispuso de los necesarios Hawker Hurricane. El escuadrón se convirtió rápidamente a este modelo y fue declarado operacional en febrero de 1941. Su primera victoria se registró en junio, mientras formaba parte del Ala North Weald, y ese mismo verano llevó a cabo infinidad de salidas de caza libre, de escolta de bombarderos, «Rhubarbs» y alertas contra incursiones. En agosto, el «Eagles», como el 70.º había sido bautizado, se reequipó con el Supermarine Spitfire e intensificó su actividad hasta que el invierno puso coto al ritmo operacional y a la moral de las tripulaciones.

Continúa en la pág. 3812

American Airlines



Flota actual de American Airlines

Boeing 727-23

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N1901	19130
N1903	19132
N1906	19181
N1908	19183
N1909	19184
N1910	19385
N1928	19386
N1934	19429
N1956	19432
N1957	19833
N1964+	19838
N1965+	19839
N1969	20044
N1970	18426
N1971	18427
N1972	19428
N1974	18430
N1975	18431
N1976	18432
N1977	18433
N1978	18434
N1980	18436
N1981	18437
N1982	18438
N1983	18439
N1984	18440
N1985	18441
N1987	18443
N1988	18444
N1989	18445
N1990	18446
N1991	18447
N1992	18448
N1993	18449
N1994	18450
N1995	18900
N1997	19128
N1998	19129

(+ del Tipo 123)

Boeing 727-223

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N701AA	22459
N702AA	22460
N703AA	22461
N705AA	22462
N706AA	22463
N707AA	22464
N708AA	22465
N709AA	22466
N710AA	22467
N712AA	22468
N713AA	22469
N715AA	22470
N843AA	20984
N844AA	20985
N845AA	20986
N846AA	20987
N847AA	20988
N848AA	20989
N849AA	20990
N850AA	20991
N851AA	20992
N852AA	20993
N853AA	20994
N854AA	20995
N855AA	20996
N856AA	20997
N857AA	21084
N858AA	21085
N859AA	21086
N860AA	21087
N861AA	21088
N862AA	21089
N863AA	21090
N864AA	21369
N865AA	21370
N866AA	21371
N867AA	21372
N868AA	21373
N869AA	21374
N870AA	21382
N871AA	21383
N872AA	21384
N873AA	21385
N874AA	21386
N875AA	21387
N876AA	21388
N877AA	21389
N878AA	21390
N879AA	21391
N880AA	21519
N881AA	21520
N882AA	21521
N883AA	21522
N884AA	21523
N885AA	21524
N886AA	21525
N887AA	21526
N889AA	21527
N890AA	22006
N891AA	22007
N892AA	22008
N893AA	22009
N894AA	22010
N895AA	22011
N896AA	22012
N897AA	22013
N898AA	22014
N899AA	22015
N6800	19475
N6801	19476
N6802	19477
N6803	19478
N6804	19479
N6805	19480
N6806	19481
N6807	19482
N6808	19483
N6809	19484
N6810	19485
N6811	19486
N6812	19487
N6813	19488
N6814	19489
N6815	19490
N6816	19491
N6817	19492
N6818	19493
N6819	19494
N6820	19495
N6821	19496
N6822	19700
N6823	19701
N6824	19702
N6825	19703
N6826	19704
N6827	20180
N6828	20181
N6829	20182
N6830	20183
N6831	20184
N6832	20185
N6833	20186
N6834	20187
N6835	20188
N6836	20189
N6837	20190
N6838	20191
N6839	20192

Boeing 727-227

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N716AA	20609
N717AA	20610
N718AA	20611
N719AA	20612
N720AA	20663
N721AA	20729
N722AA	20730
N723AA	20731
N725AA	20732
N726AA	20733
N727AA	20734
N728AA	20735
N729AA	20736
N730AA	20737

Boeing 727-2A7

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N6842	20241

Boeing 767-223

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N301AA	22307
N302AA	22308
N303AA	22309
N304AA	22310
N305AA	22311
N306AA	22312
N307AA	22313
N308AA	22314
N312AA	22315
N313AA	22316

Bajo pedido

N315AA a N325AA, de N327AA a N330AA, N332AA, de N334AA a N336AA, y de N338AA a N339 AA nos/c 22317 a 22336

Boeing 747-123F(SCD)

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N9671	20323
N9672	20324
N9673	20325
N9675	20390
N9676	20101

McDonnell Douglas MD-82

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N203AA	49145
N205AA	49155
N207AA	49158
N208AA	49159
N210AA	49161
N214AA	49162
N215AA	49163
N216AA	49167
N218AA	49168
N219AA	49171
N221AA	49172
N223AA	49173
N224AA	49174
N225AA	49175
N226AA	49176
N227AA	49177
N228AA	49178
N232AA	49179
N233AA	49180
N234AA	49181
N236AA	49251
N237AA	49253
N241AA	49254
N242AA	49255
N244AA	49256
N245AA	49257
N246AA	49258
N248AA	49259
N249AA	49269
N251AA	49270
N950U	49230
N951U	49245

Bajo pedido

N253AA, N255Aa, N258AA, N259AA, N274AA, N275AA y N276AA nos/c 49286 a 49293

De confirmarse todos los pedidos y opciones, los MD-82 de American formarán una flota de 206 aviones.

N262AA, N266Aa, N269AA, N271AA, N278AA, N279AA, N283AA y de N285AA a N289AA nos/c 49290 a 49310, a entregar entre abril y diciembre de 1985, más los nos/c 492311 a 492353

McDonnell Douglas DC-10-10

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N101AA	46500
N102AA	46502
N103AA	46503
N104AA	46504
N105AA	46505
N106AA	46506
N107AA	46507
N108AA	46508
N109AA	46509
N111AA	46511
N112AA	46512
N113AA	46513
N114AA	46514
N115AA	46515
N116AA	46516
N117AA	46517
N118AA	46518
N119AA	46519
N120AA	46520
N121AA	46521
N122AA	46522
N123AA	46523
N124AA	46524
N125AA	46525
N126AA	46947
N127AA	46948
N128AA	46984
N129AA	46996
N130AA	46989
N131AA	46994
N132AA	47827
N133AA	47828
N134AA	47829
N135AA	47830
N145AA	46700
N146AA	46701
N147AA	46702
N148AA	46703
N151AA	46706
N152AA	46707
N153AA	46708
N154AA	46709
N160AA	46710
N161AA	46942

McDonnell Douglas DC-10-30

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N136AA	47846
N137AA	47847
N138AA	46911
N139AA	46711
N140AA	46712
N141AA	46713
N142AA	46714
N143AA	46555

Lockheed L-100-20

N.° Reg.	*N.° Constr.*
N9232R	4299

(alquilado de Southern AT)

Flota suministrada por Editions JP